ALTERNATIEVE VERBINDING TER VERVANGING BRUG 0719 WOMMELGEM

Startnota



Opdrachtgever: **AWV Antwerpen**

Datum: April 2026

Titel	Alternatieve verbinding ter vervanging van brug 0719 Wommelgem
Opdrachtgever	Agentschap Wegen en Verkeer Antwerpen
Contactpersoon opdrachtgever	[redacted]
Indiener	Tractebel Engineering N.V. Ilgatlaan 23 - 3500 Hasselt T +32 11 28 86 00 - info@tractebel.engie.com
Contactpersoon indiener	[redacted]
Datum	13/04/2026
Versienummer	2
Projectnummer	W.006026

TRACTEBEL

ENGIE

INHOUD

1. Inleiding 3

1.1 Probleemstelling en doel van de studie 3
1.2 Situering 3
1.3 Verloop van de studie 4
1.4 Samenstelling projectstuurgroep 4
1.5 Inhoud en opbouw van de startnota 6

2. Planningscontext 7

2.1 Ruimtelijk-planologisch en juridisch 7
2.2 Verkeersplanologisch 18
2.3 Parallelle projecten 30

3. Analyse huidige situatie 39

3.1 Voetgangers 39
3.2 Fiets 40
3.3 Openbaar vervoer 43
3.4 Auto- en vrachtverkeer 43
3.5 Uitzonderlijk vervoer 45
3.6 Verkeersintensiteiten 46
3.7 Snelheidsmetingen 48
3.8 Ongevallen 48
3.9 Ruimtelijke analyse 50

4. Knelpunten 52

5. Randvoorwaarden en visies van de actoren 53

5.1 Randvoorwaarden van uit technisch oogpunt 53
5.2 Visie van de actoren 57

6. Bijkomend onderzoek 59

6.1 HB-onderzoek 59
6.2 Meldingen 60
6.3 Netwerkanalyse 60
6.4 Landbouw 62
6.5 Bewoners 63
6.6 Hulpdiensten 66

7. Alternatieven - Scenario's 72

7.1 Scenario's 72
7.2 Weging scenario's 76

8. Voorkeursscenario 82

9. bijkomend onderzoek 83
9.1 Ontsluiting boomkwekerij Peers bvba 83

10. Kostenraming 84

11. Verdere stappen en procedures 85

12. Bijlagen 86
Bijlage 1. Verslagen PSG 86
Bijlage 2. Landbouwimpactstudie (LIS) 87

1. INLEIDING

1.1 Probleemstelling en doel van de studie

De brug 0719 bevindt zich over de E313, aan de westzijde van de Q8 parking in Wommelgem. De brug is momenteel in slechte staat - toestand 4, hierdoor dringt een afbraak zich op.

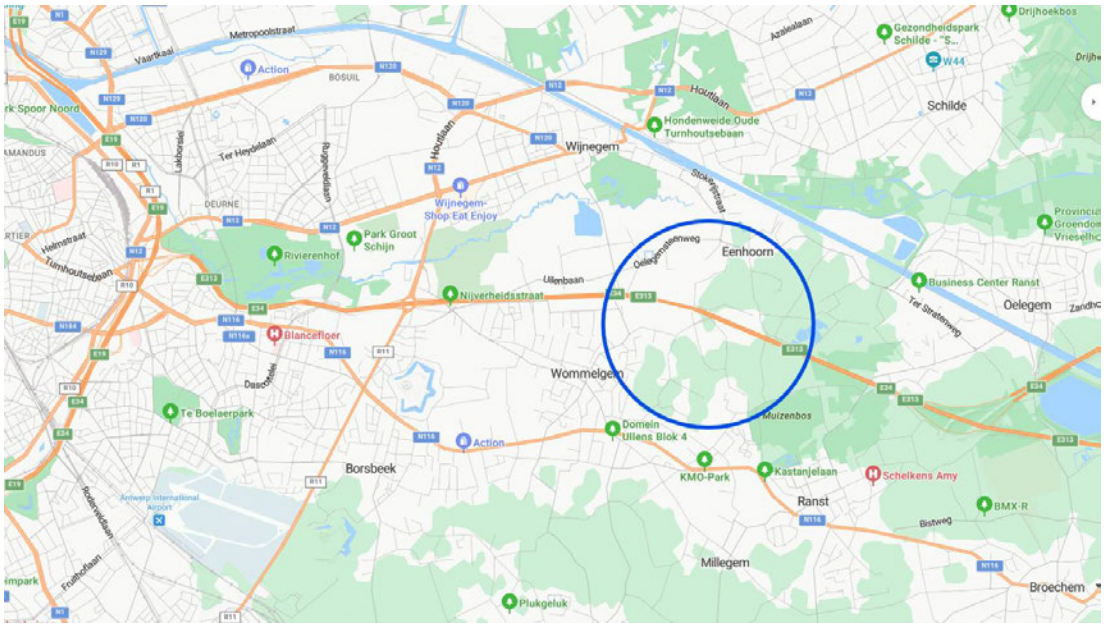
De huidige brug 0719 voorziet een verbinding tussen het centrum van Wommelgem en de landbouwzone Lage Keer tussen E313 en het Albertkanaal.

Deze studie heeft als doel om de impact van de afbraak van de brug op de mobiliteit in het gebied te onderzoeken en na te gaan in welke mate het behoud van een oversteekmogelijkheid over de E313 wenselijk is op deze locatie. Er wordt in eerste instantie onderzocht of, en in tweede instantie in welke vorm, een alternatief noodzakelijk en wenselijk is. Indien een alternatief noodzakelijk blijkt, kan een oplossing uitgewerkt worden in een breder studiegebied dat bereikbaarheid van beide zijden van de E313 voor alle vervoersmodi garandeert met beperkte omrijafstanden.

Deze studie dient afgestemd te worden met een breder infrastructuurproject van Lantis: de verlenging van fietsostrade F107. In dit project wordt onder andere een structurele fietsverbinding tussen de zuid- en noordzijde van de E313 uitgewerkt, waarvan de zoekzone ook het studiegebied van deze opdracht bevat. Gezien de strikte planning en uitvoeringstermijnen van het infrastructuurproject F107 van Lantis, is het essentieel dat deze studieopdracht nauw aansluit bij de timing van het infrastructuurproject F107.

1.2 Situering

Het studiegebied strekt zich uit ten oosten van de huidige brug 0719 tot aan de brug 0720 op de Wijnegembaan. Ten noorden en zuiden van de E313 wordt het studiegebied bepaald door de ruimte die nodig is om voor alle vervoersmodi, indien nodig, omrijroutes te bieden.



Figuur 1-1: Situering van het studiegebied



Figuur 1-2: Situering van het projectgebied

1.3 Verloop van de studie

De studieopdracht werd door het Agentschap Wegen & Verkeer Antwerpen toevertrouwd aan Tractebel op 8 januari 2026. De startvergadering vond plaats op 28/01/2026.

De startnota werd een eerste maal besproken op de projectstuurgroep (PSG) van 24 maart 2026. Een aangepaste startnota werd aan de PSG overgemaakt op 13 april 2026.

1.4 Samenstelling projectstuurgroep

1.4.1 Initiatiefnemer – Voorzitter

AWV Antwerpen

- [redacted]

1.4.2 Vaste leden

AWV Antwerpen

- [redacted]
- [redacted]

Vervoerregio Antwerpen

- [redacted]

Gemeente Ranst

- [redacted]
- [redacted]

Gemeente Wommelgem

- [redacted]

1.4.3 Adviserende leden

Agentschap Landbouw & Zeevisserij

- [redacted]

Lantis

- [redacted]

Vlaio

- [redacted]

1.5 Inhoud en opbouw van de startnota

De bedoeling van de startnota is om, op basis van de beschikbare gegevens, bijkomend onderzoek, de gekende randvoorwaarden, alsook uitgaande van de visies van de verschillende actoren vertegenwoordigd in de projectstuurgroep (PSG), de mogelijke alternatieve verbindingen te onderzoeken ter vervanging van brug 0719 Wommelgem en deze op hun waarde te beoordelen.

Vooreerst wordt de planningscontext beschreven. Vervolgens wordt de huidige situatie in kaart gebracht waarbij de probleemstelling wordt aangescherpt. Hierbij wordt de situatie voor de verschillende modi zowel kwantitatief als kwalitatief geanalyseerd.

In een volgende stap worden de verschillende randvoorwaarden samengebracht. Deze volgen uit het bestek, uit de planologische context en uit de technische randvoorwaarden.

Uit deze data worden de mogelijke alternatieven gedestilleerd en vervolgens gewogen. Uit die weging volgt een voorkeursoplossing die ter consensus wordt voorgelegd aan de PSG.

2. PLANNINGSCONTEXT

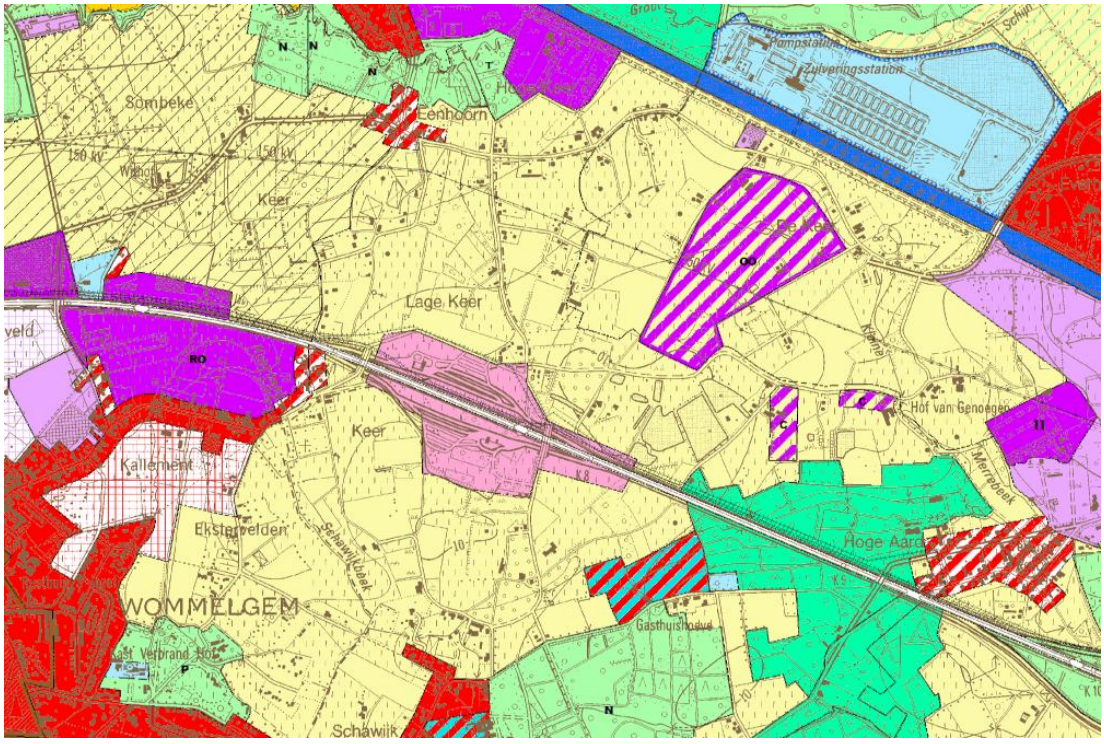
2.1 Ruimtelijk-planologisch en juridisch

2.1.1 Gewestplan

Centraal in het plangebied bevindt zich het dienstverleningsgebied 'Antwerpsepoort (Q8)' aansluitend op de autosnelweg E313. De zone rond het dienstverleningsgebied is van bestemming agrarisch gebied; het gebied westelijk van de Lage Keer landschappelijk waardevol agrarisch gebied.

Het open ruimte gebied ten noorden van de Keerbaan, heeft de bestemming regionaal bedrijventerrein met openbaar karakter. Aansluitend op de Keerbaan is de bestemming woongebied en woongebied met landelijk karakter (laatste deel tegen de E313).

Rond de knoop E34 – E313 situeren zich bosgebieden en natuurgebieden.



Figuur 2-1: Gewestplan (Bron: Geopunt)

2.1.2 BPA Kapelleveld (1990)

Het bijzonder plan van aanleg geeft aan het reservegebied (Kapelleveld), zoals opgenomen in het gewestplan, een definitieve bestemming als zone voor vestiging van ambachtelijke bedrijven, kleine of middelgrote ondernemingen en dienstverlenende bedrijven.



Figuur 2-2: Gewestplan (Bron: Geopunt)

2.1.3 Gewestelijk RUP – Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen

Het stedelijk gebied is een beleidsmatig begrip. In deze gebieden wordt een stedelijk gebiedsbeleid gevoerd waar ontwikkeling, concentratie en verdichting uitgangspunten zijn, maar steeds met respect voor de draagkracht van de betrokken gemeenten.



Figuur 2-3: Gewestelijk RUP – Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen (Bron: Geopunt)

Dit betekent een beleid gericht op het creëren van een aanbod aan bijkomende woningen in een kwalitatieve woonomgeving, het kwantitatief en kwalitatief voorzien van ruimte voor bedrijven, het versterken van voorzieningen en het stimuleren van andere vormen van mobiliteit (toelichtingsnota p.10/233).

Binnen het RUP wordt de afbakening van het stedelijk gebied bepaald en valt ter hoogte van de projectzone samen met de Keerbaan.

2.1.4 Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen (2024)

Het Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen vervangt het voormalige Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen. De strategische visie is opgebouwd uit vier principes en een aantal strategieën.

PRINCIPE	Wat houdt het principe precies in?
ZUINIG RUIMTEGEBRUIK	Meer doen met dezelfde ruimte, zowel in de open als in de bebouwde ruimte. Het gaat om een zorgvuldige optimalisatie van de ruimte in functie van leefbaarheid en duurzaamheid. Door het ruimtelijk rendement op goed gelegen plekken te doen toenemen, kunnen we inspelen op diverse ruimtevragen zonder onnodig ruimtebeslag te creëren. In de toekomst willen we bijkomende inname van de open ruimte zo veel mogelijk beperken.
VEERKRACHT	Bij het organiseren van de ruimte zetten we in op veerkracht en robuustheid om nieuwe uitdagingen en trends samen te weerstaan en op te vangen. In de eerste plaats gaat het over veerkracht in het kader van de klimaatverandering en het verlies aan biodiversiteit (bv. verminderen verhardingsgraad). Maar het kan ook gaan over het flexibel invullen van ruimtes en gebouwen om in te spelen op technologische evoluties of een veranderende bevolkingssamenstelling.
NABIJHEID EN BEREIKBAARHEID	Mobiliteit en ruimte zijn onlosmakelijk verbonden: mobiliteit bepaalt de manier waarop de ruimte wordt georganiseerd en de organisatie van de ruimte stuurt de mobiliteit. We streven naar een verduurzaming van de mobiliteit op twee pistes: het beperken van de verplaatsingen met de (vracht)wagen (nabijheid) en het vergroten van het gemak waarmee mensen zich duurzaam kunnen verplaatsen (bereikbaarheid).
EIGENHEID	We willen op een hedendaagse en duurzame manier met de typische ruimtelijke kenmerken van onze provincie omgaan. We willen nieuwe trends en innovaties kwalitatief in het landschap integreren, rekening houdend met het lokale karakter, zodat dit de kwaliteit van een plek juist ten goede komt.

Figuur 2-4: Strategische visie (Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen)

Vier beleidskaders bouwen de strategische visie verder uit: 1) Verdichten en ontdichten van de ruimte; 2) Sterke Netwerken: 3) Ruimte en mobiliteit; 4) Levendige kernen. Het beleidsplan geeft in geen geval een gewenste ontwikkelingssituatie weer, maar beschrijft, verbeeldt en activeert waar verschillende kansen voor vervoersnetwerken en ruimtelijke ontwikkeling in de provincie liggen.

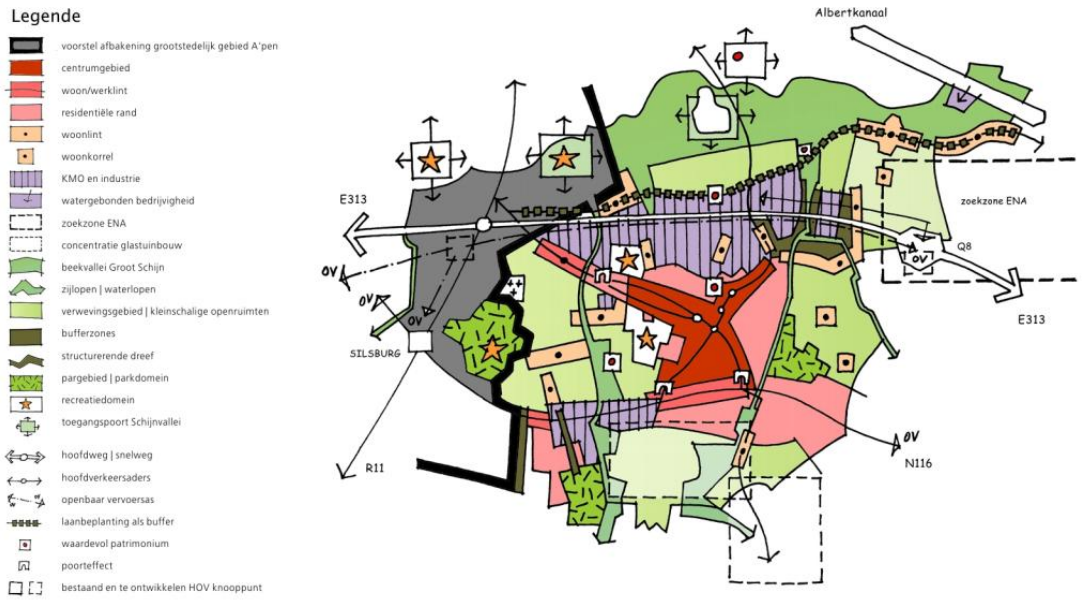
Parallel aan de opmaak van het Provinciaal Beleidsplan Ruimte screende de Provincie Antwerpen de Gemeentelijke Ruimtelijke Structuurplannen (GRS'en) van de gemeenten op haar grondgebied. De provincieraad van oktober 2023 heeft in die GRS'en onderdelen aangeduid die niet langer geldig zijn in het GRS van Wommelgem.

2.1.5 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Wommelgem

De lange termijn toekomstvisie voor de gemeente zet in op:

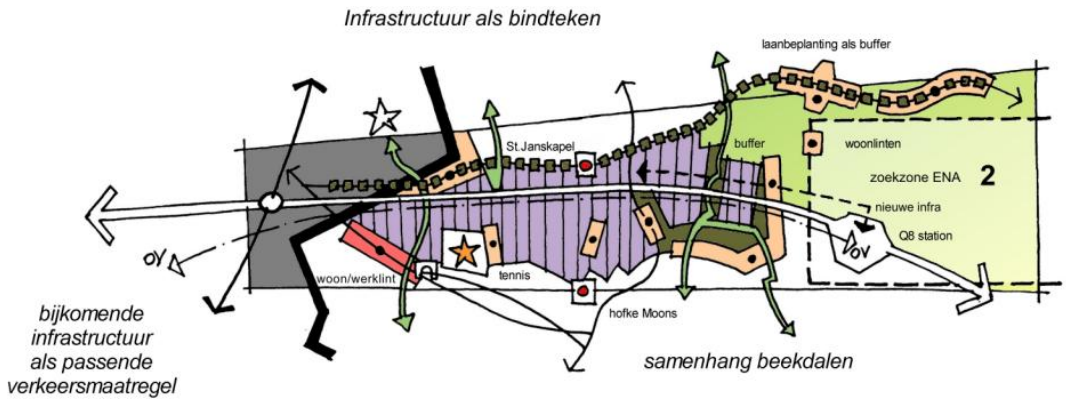
- • Nieuwe ruimtelijke samenhang voor de openruimte en natuur biedt nieuwe kansen;
- • Doordacht en gepast omgaan met fragmentatie;
- • Ruimte voor kwaliteit gaat samen met een veilig, vlot en leefbaar verkeer;
- • Voor elke plek een aangepast beleid.

En wordt samengevat onder de slogan “Wommelgem tussen ’t stad en den buiten".

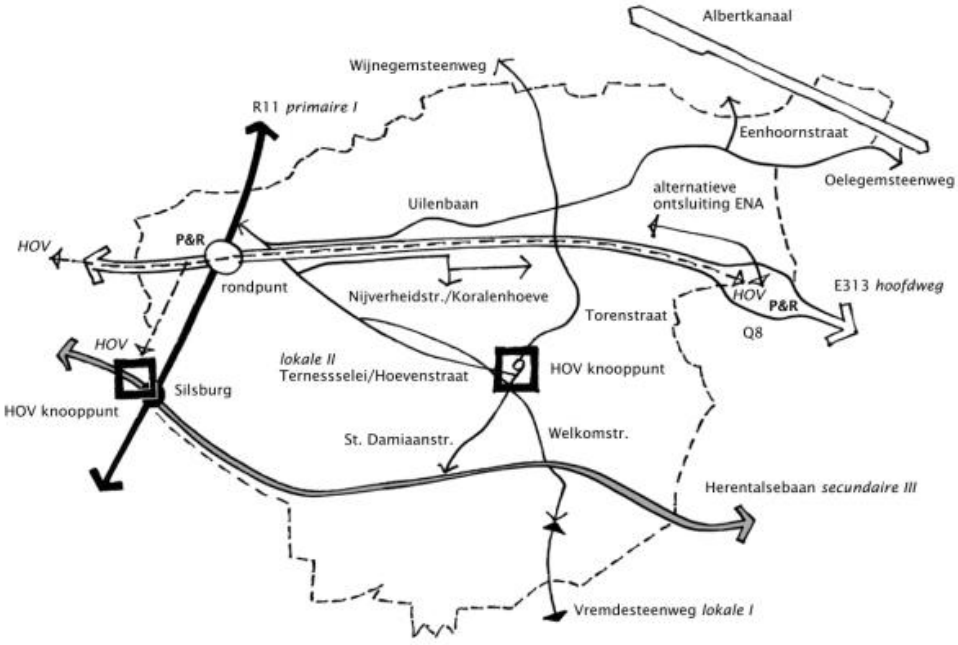


Figuur 2-5: Synthese gewenste ruimtelijke structuur

Meer specifiek zoomt het richtinggevend deel in op het gebied rond de E313. De relatie tussen de beekdalen langs beide zijden van de snelweg wordt aangeduid. Een OV-verbinding tot de dienstenzone is opgenomen in de gewenste structuur. Langs de Oelegemsteenweg wordt een groenscherm als buffer met de economische ontwikkelingen gesuggereerd.



Figuur 2-6: Nieuwe ruimtelijke samenhang rond het bedrijfslint E313



Figuur 2-7: Gewenste ruimtelijke verkeers- en vervoersstructuur

De hoofd- en primaire wegen E313 en R11 vormen de dragers van het netwerk en worden geplaatst in vervoerscorridors. Binnen deze corridors krijgen lijninfrastructuren voorrang op de omgeving.

2.1.6 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Ranst

De visie voor de ruimtelijke ontwikkeling van Ranst wordt in het Ruimtelijk Structuurplan voor de gemeente samengevat als volgt: “Ranst, verscheiden maar steeds in harmonie met haar landelijk karakter.”

De doelstellingen binnen het structuurplan zetten in op:

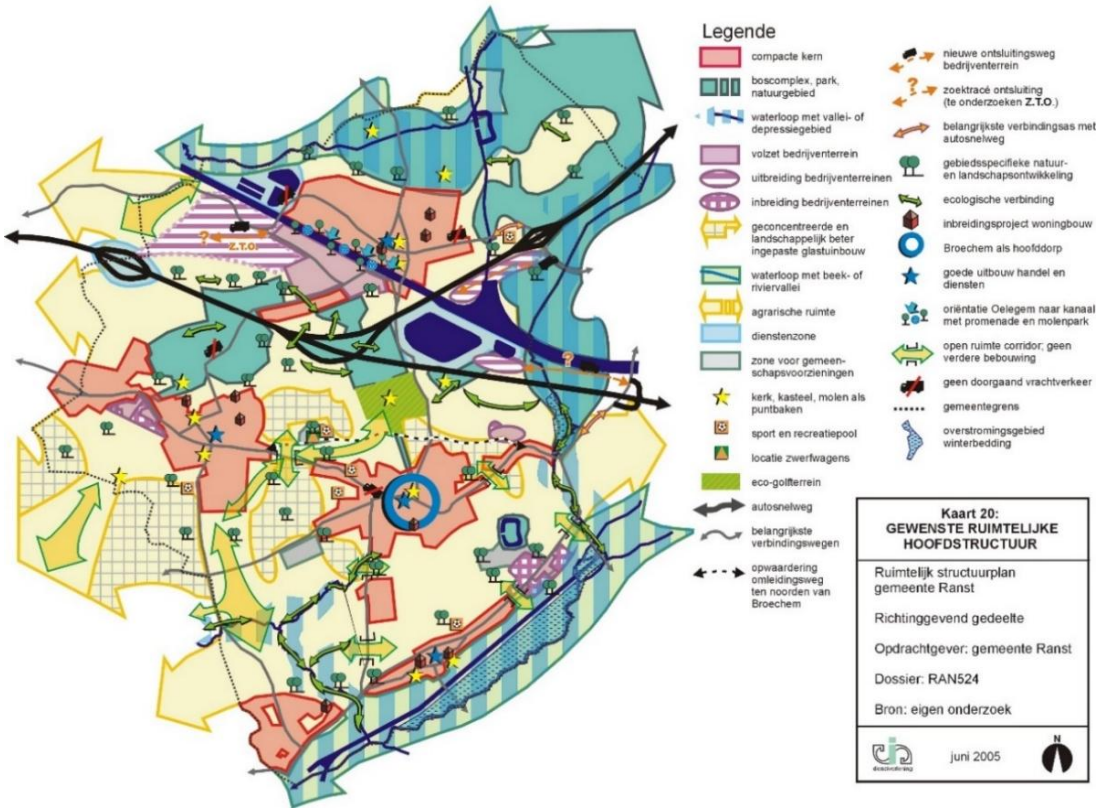
- De eigenheid van de landschapstypes;
- Woon- en recreatiegemeente in het buitengebied;
- Een werkgemeente;
- Een poortgebied en knooppunt van verkeer;
- Aandacht voor de plaatselijke draagkracht als buitengebied gemeente.

Door:

- Het bewaren van open ruimte rond de woonkernen: open ruimte voor natuur en voor land- en tuinbouw.

Het versterken van natuurlijke structuren en het verbinden ervan. Weliswaar worden belangrijke delen van het agrarisch gebied (vooral in de deelruimte tussen Albertkanaal en E313) aangesneden voor ontwikkeling van regionale bedrijventerreinen, maar deze ontwikkelingen dienen maximaal aan te sluiten bij de bestaande bebouwing van het bedrijventerrein Ter Straten, bij het Albertkanaal of bij de autowegen E313 en E34.

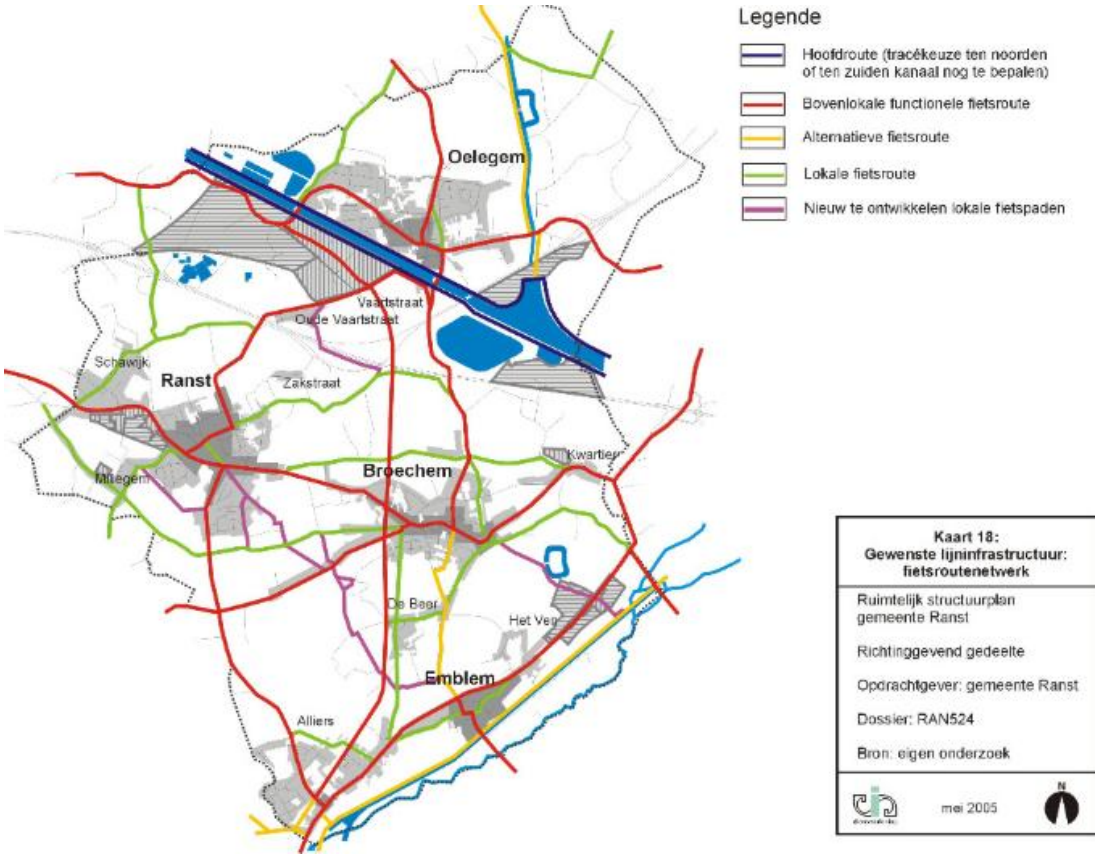
Bovendien wordt voorgesteld om cruciale delen van de open ruimte tussen Albertkanaal en E313 (het gebied ten zuiden van Hogenaardseweg en het gebied aansluitend met de grens met Wommelgem) niet te ontwikkelen als regionaal bedrijventerrein, maar te behouden en de open ruimte functies daar te versterken.



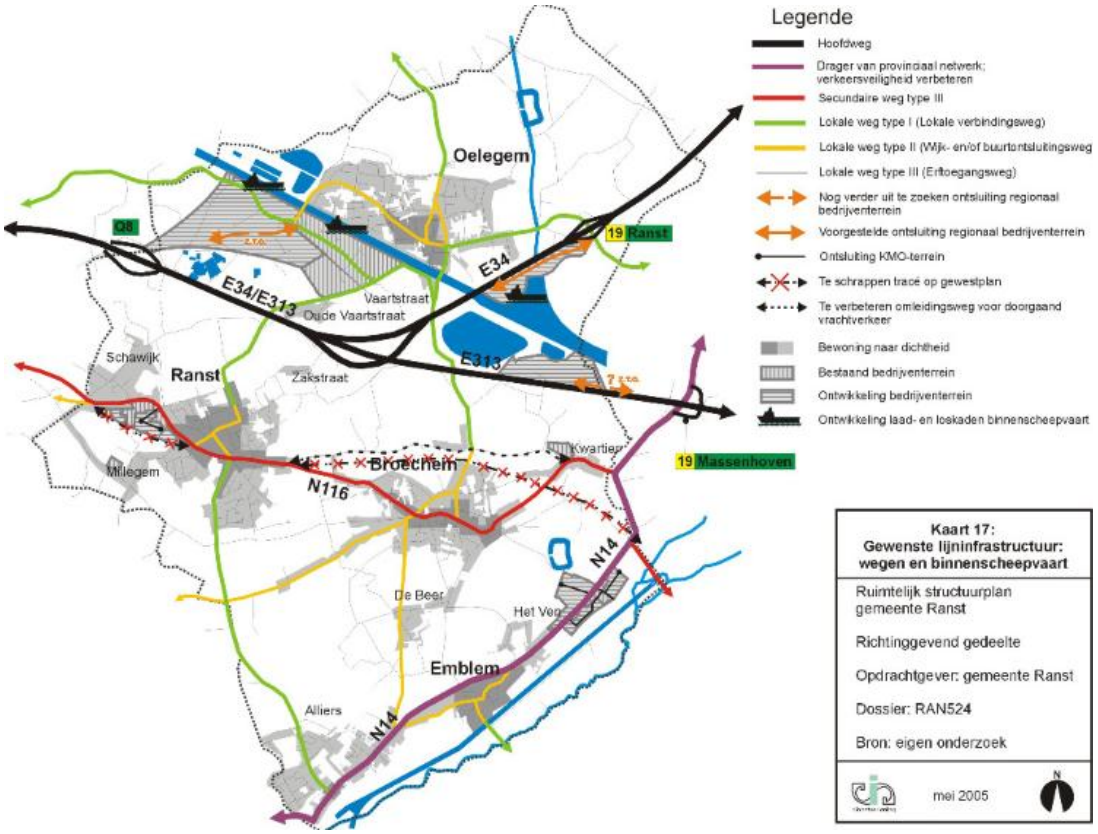
Figuur 2-8: Gewenste ruimtelijke hoofdstructuur (Ruimtelijk Structuurplan Ranst, 2005)

Er loopt een bovenlokale functionele fietsroute via de Vaartstraat. Ook de verbinding Maasweg - SAFI-fietspad wordt hier als BFF aangeduid, deze is echter (nog) niet gerealiseerd. De Wijnegembaan en Schawijkstraat maken deel uit van het lokaal fietsroutenetwerk. Ranst duidt de route van Noord naar Zuid ter hoogte van de verkeerswisselaar aan als een nieuw te ontwikkelen lokaal fietspad.

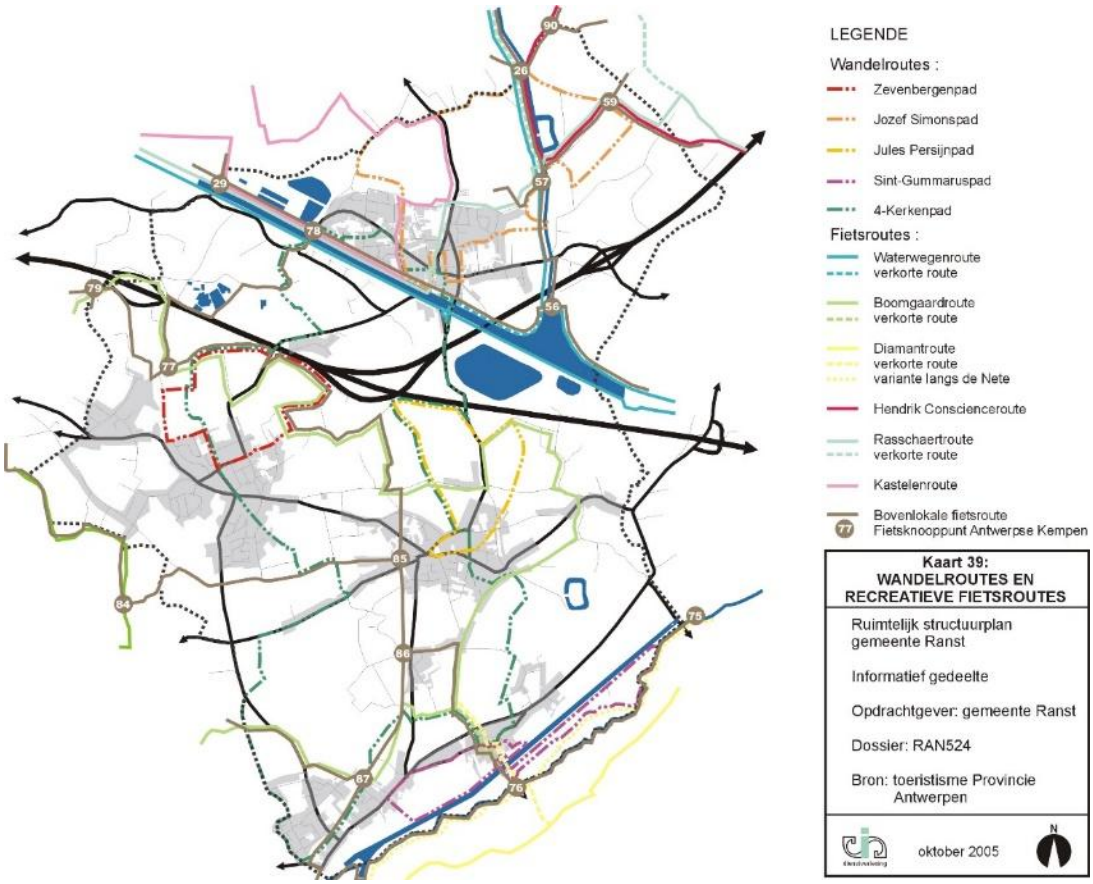
De Vaartstraat en de Oelegemsesteenweg worden aangeduid als lokale weg type I. De E313 is een hoofdweg.



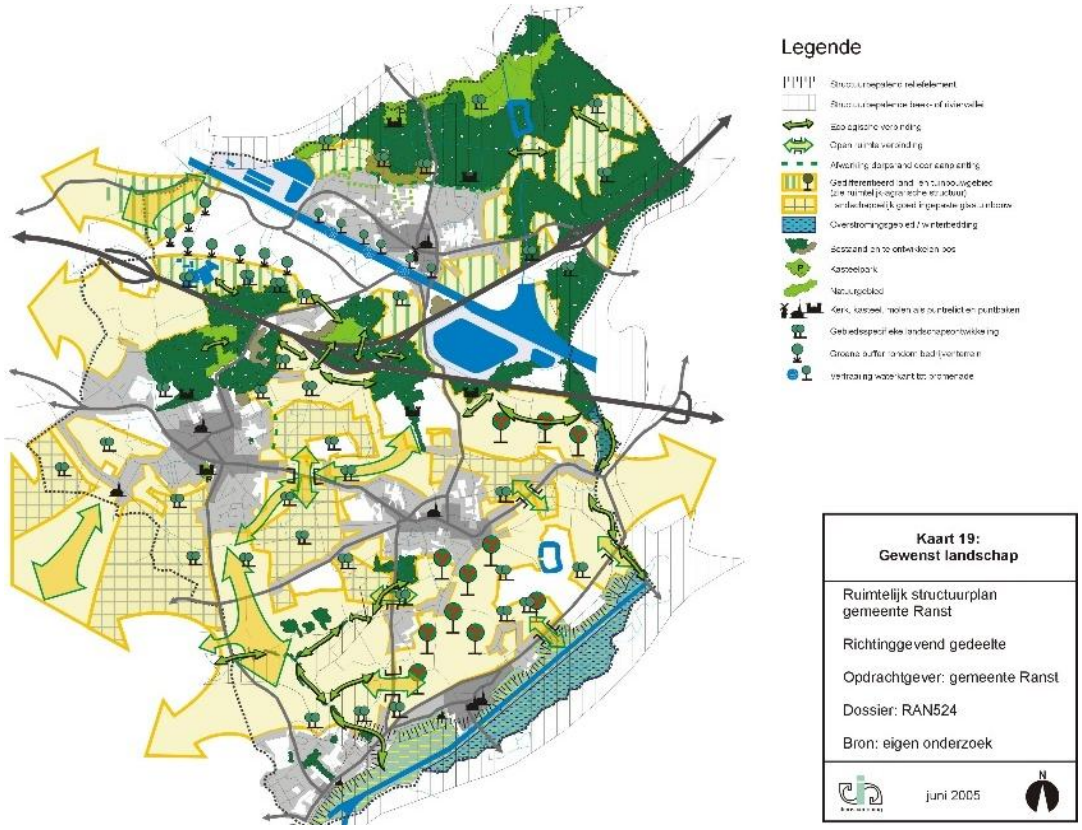
Figuur 2-9: Gewenste lijninfrastructuur Fiets (Ruimtelijk Structuurplan Ranst, 2005)



Figuur 2-10: Gewenste lijninfrastructuur Wegen (Ruimtelijk Structuurplan Ranst, 2005)



Figuur 2-11: Wandelroutes en recreatieve fietsroutes (Ruimtelijk Structuurplan Ranst, 2005)

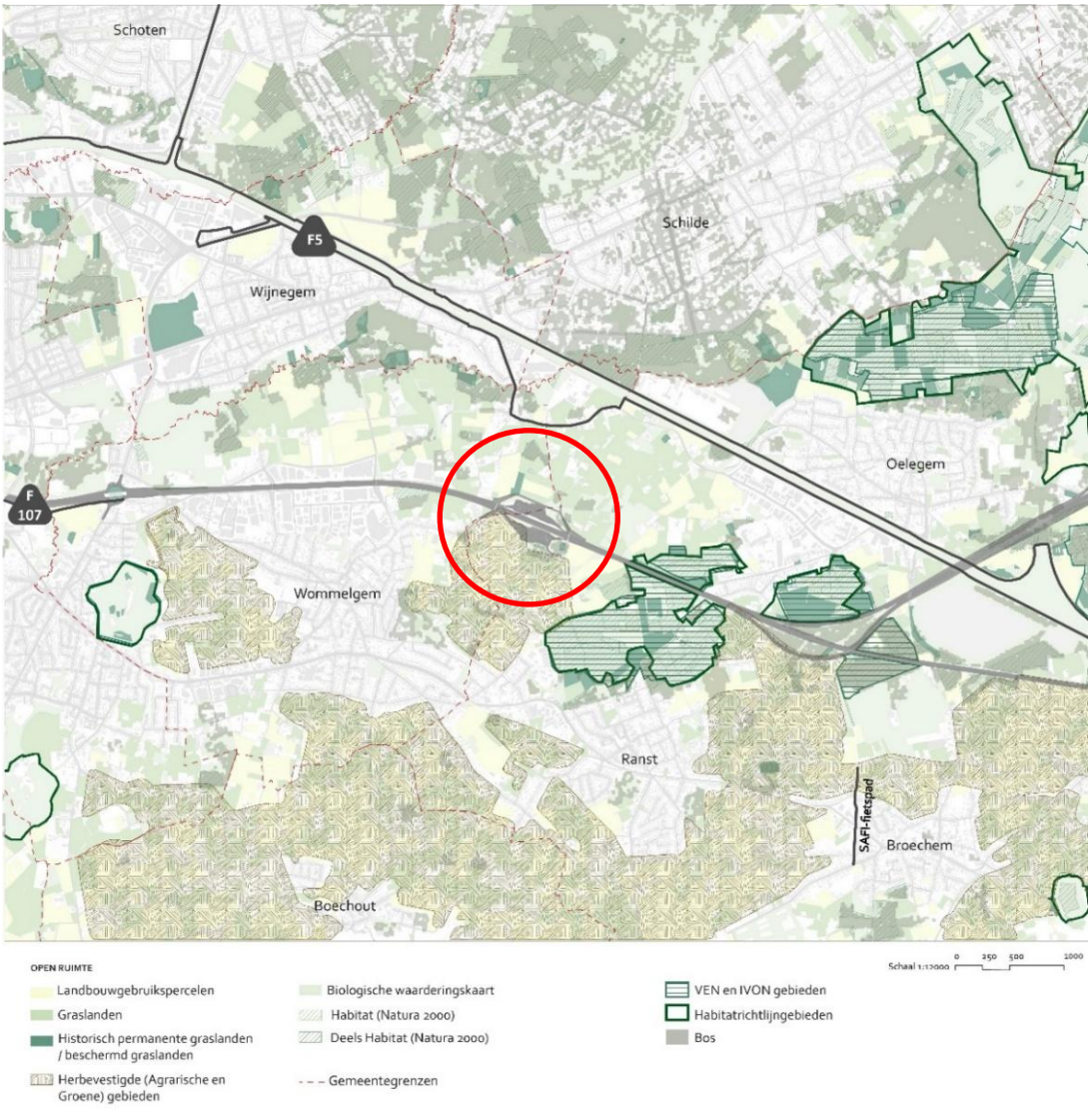


Figuur 2-12: Gewenst landschap (Ruimtelijk Structuurplan Ranst, 2005)

De infrastructuur van het Albertkanaal en de E313 vormt een breuklijn in het landschap. Ten zuiden bevinden er zich grote agrarische open ruimte gebieden die de woonkernen afbakenen. Rond de E313 (de bossen van Zevenbergen en het bos van Ranst) en de knoop met de E34 (bossen “Tussen Maas en Moor”) situeren er zich waardevolle bossen en natuurgebieden, Het structuurplan suggereert om met verschillende ecoverbindingen de ontsnippering van de weginfrastructuur te vermijden. Ten noorden van het Albertkanaal bevinden er zich opnieuw grotere bosgehelen die gelinkt zijn aan de vallei van het Schijn.

2.1.7 Natuur en open ruimte

In het gebied Wommelgem – Ranst bevinden er zich diverse open ruimte gebieden met een specifiek statuut.



Figuur 2-13: Natuur en open ruimte (eigen verwerking)

Meer specifiek rond de E313 en knoop met de E34 bevinden zich:

- **Habitatgebied**: streeft naar de instandhouding en het herstel van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna die hiervan deel uitmaken. Het Zevenbergbos, het Bos van Ranst en het bos ”Tussen Maas en Moor” hebben o.a. dit statuut.

- **VEN-IVON**: bevat de natuurlijke structuur in Vlaanderen die bestaat uit de gebieden van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) en de natuurverwevingsgebieden en natuurverbindingsgebieden van het Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk (IVON). De habitatbossen behoren grotendeels tot het VEN en worden uitgebreid met een ecologisch waardevolle zone in de oksel van de knoop E313, E34.

- **Herbevestigd agrarisch gebied**: bekrachtigt landbouwbestemmingen waardoor ontwikkelingen en versnippering van het buitengebied wordt vermeden. De landbouwpercelen ten zuiden van de dienstenzone Antwerpse Poort (Q8) zijn hierin opgenomen.

Allen hebben ze tot doelstelling de open ruimte te vrijwaren en waardevolle gebieden te beschermen.

2.1.8 Erfgoed en archeologie

In het ruime studiegebied bevinden er zich verschillende stads- en dorpsgezichten (blauw). Rond de knoop E34 – E313 bevinden er zich twee cultuurhistorische landschappen, het Bos van Ranst en Kasteeldomein Bossenstein. Ten zuiden van het projectgebied bevindt zich Fort 2, het is onderdeel van de Antwerpse Brialmontgordel, ten noorden situeert zich de groenblauwe structuur van de Schijnvallei.

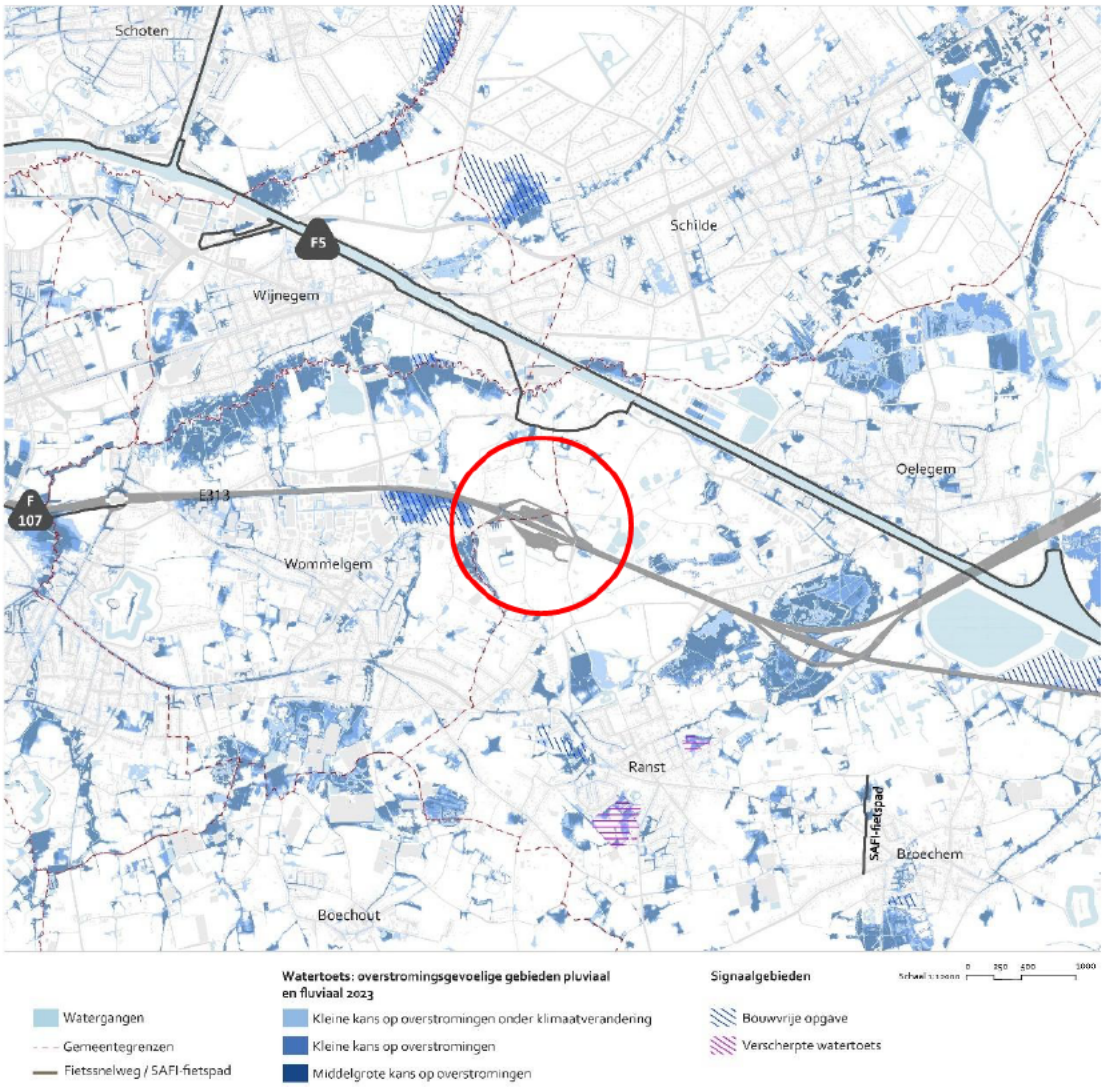


Figuur 2-14: Beschermd onroerend erfgoed (Bron: Geoportaal onroerend erfgoed)

2.1.9 Watertoets en signaalgebieden

Binnen het studiegebied zijn diverse overstromingsgevoelige zones aanwezig, gebaseerd op zowel pluviale- als fluviale overstromingsscenario's.

In Wommelgem overlappen deze zones met de vallei van de Grote Schijn. Overstromingsgevoelige gebieden met een laag risico volgen de loop van kleine beekjes die parallel aan de E313 stromen en het KMO-gebied doorkruisen. Langs de E313, tussen het KMO-gebied en de Antwerpse Poort (Q8), is strategisch een bouwvrije signaalzone aangeduid, Kapelleveld 2.



Figuur 2-15: Watertoets en signaalgebieden (eigen verwerking)

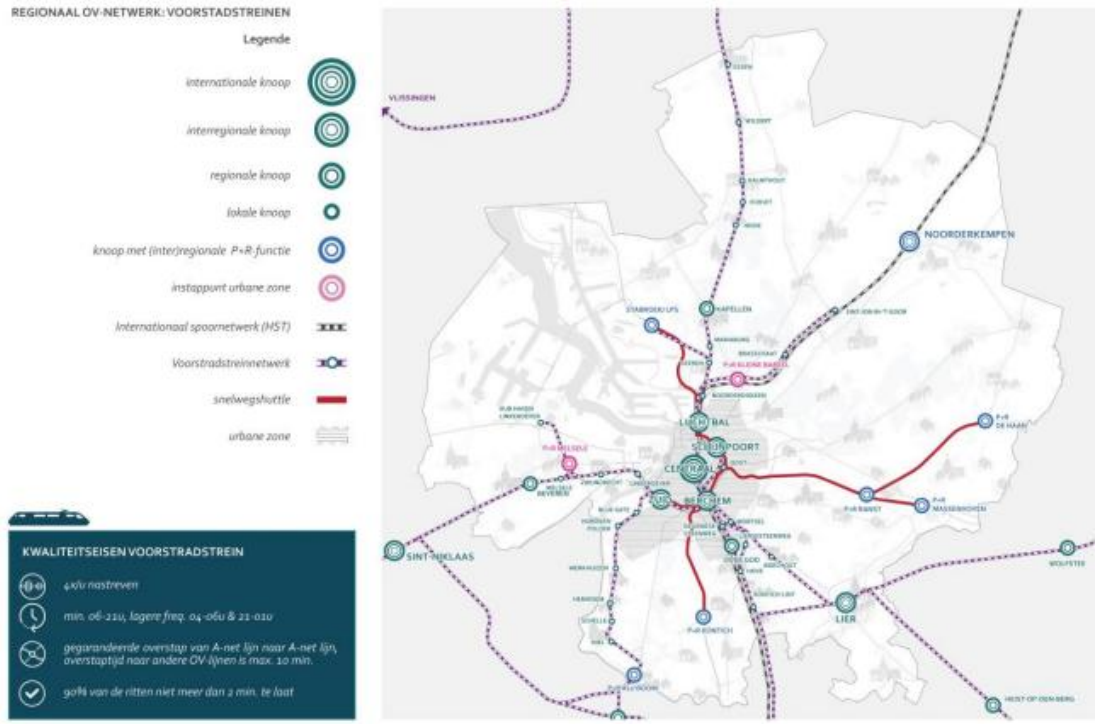
Er bestaat een conflict tussen de verdere realisatie van de bestemming (regionaal bedrijventerrein met openbaar karakter) en de belangen van het watersysteem. 'Kapelleveld II' wordt in 2024 definitief aangeduid als watergevoelig openruimtegebied (WORG) (toelichtingsnota p.14/14). In de voorschriften is de aanleg van openbare wegen opgenomen voor zover de ruimtelijk-ecologische draagkracht en de waterbeheersfunctie van het gebied niet worden overschreden, om de plannen voor de F107 niet te hypothekeren.

In Ranst en Oelegem liggen de meeste overstromingsgevoelige zones binnen de clusters van VEN- en IVON-gebieden.

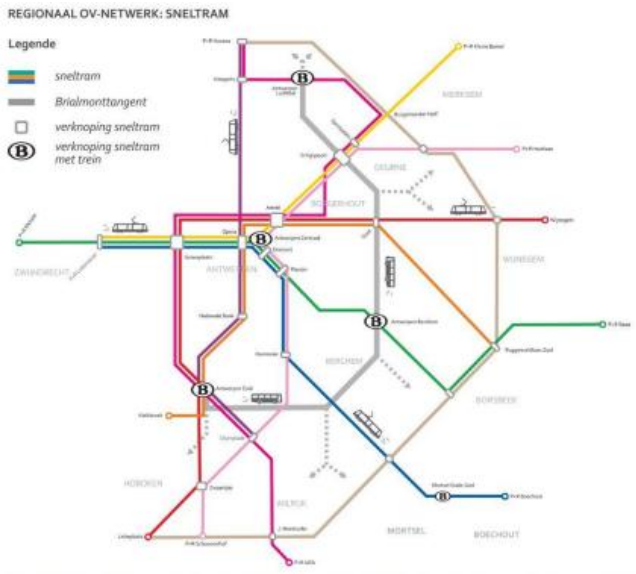
2.2 Verkeersplanologisch

2.2.1 Mobiliteitsplan Vervoerregio Antwerpen

Onderstaande kaarten tonen de ambitie van de Vervoerregio Antwerpen om de sneltram ten noorden van de E313 door te trekken. De sneltram tot Wommelgem wordt verlengd tot in Ranst (groene lijn). Aan het eindpunt wordt een P+R voorzien waar de E34 en de E313 samenkomen.

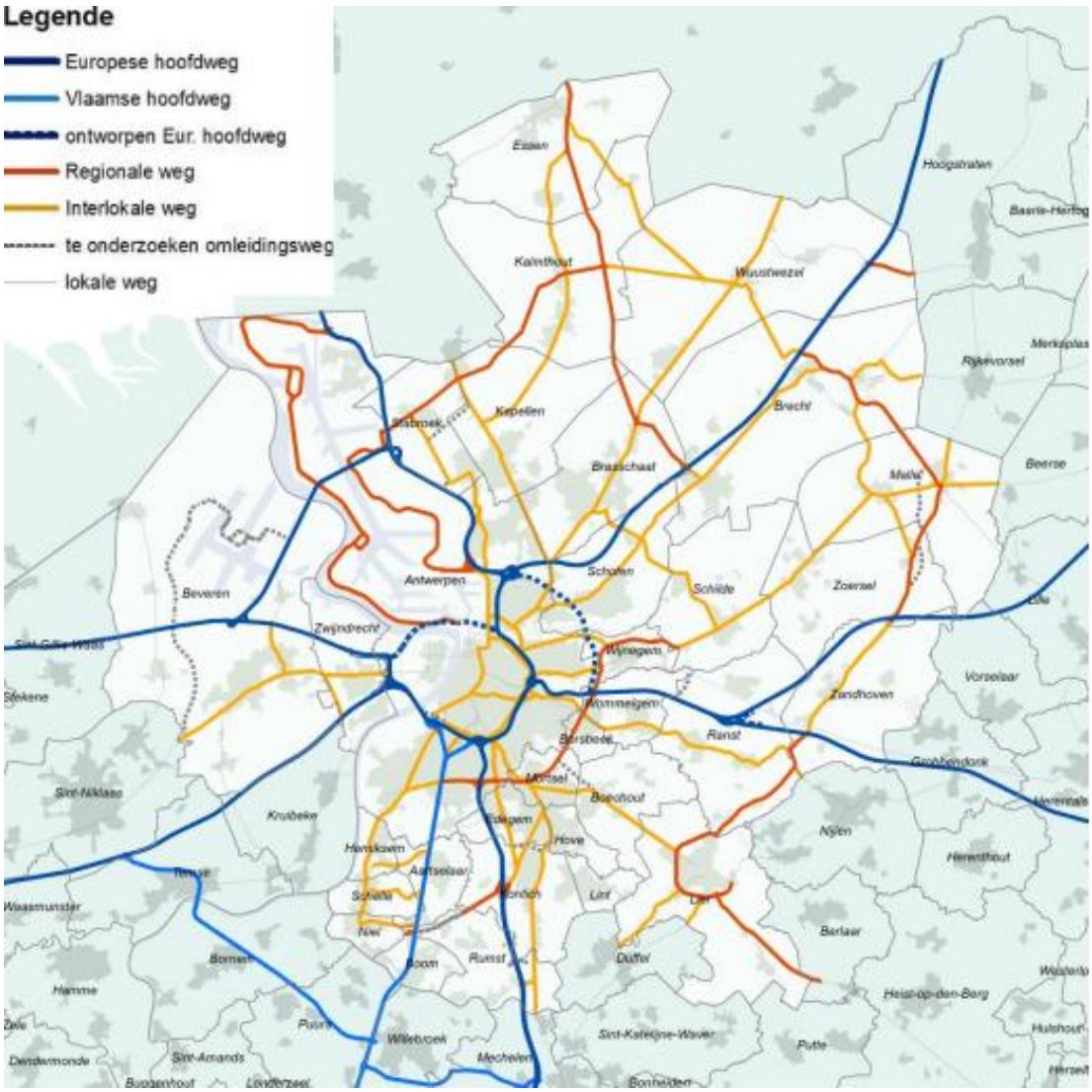


Figuur 2-16: Regionaal OV-netwerk (VRA)



Figuur 2-17: Regionaal OV-netwerk: sneltram (VRA)

De Vervoerregioraad Antwerpen keurde het voorstel van dragend wegennet dd. 27 september 2023 goed.

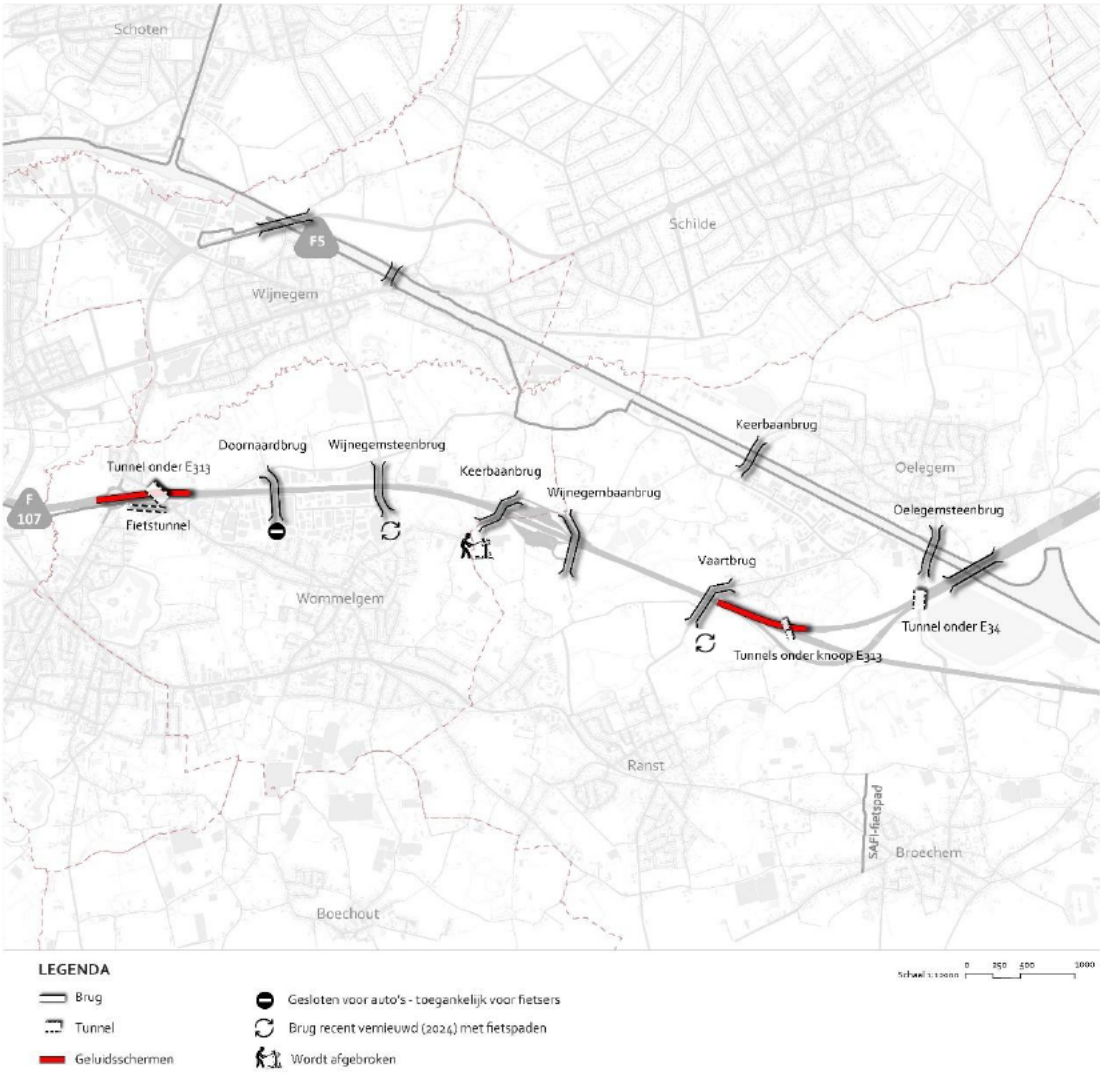


Figuur 2-18: Voorstel dragend wegennet (VRA)

2.2.2 Kunstwerken E313 en Albertkanaal

Binnen het (ruime) studiegebied overspannen vijf bruggen de E313, waarmee ze de noord- en zuidzijde met elkaar verbinden. De staat en conditie van deze bruggen verschillen onderling.

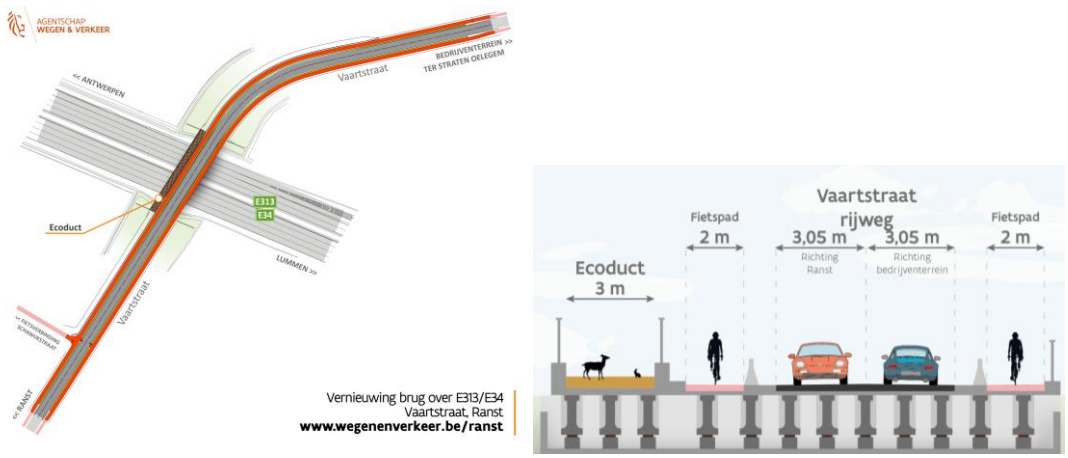
Daarnaast zijn er twee tunnels die het verkeer onder de snelweg door leiden: één ter hoogte van Ternesselei onder de E313 en één bij de Oelegemsesteenweg onder de E34. Onder het knooppunt E313 bevinden zich tevens twee ecologische verbindingstunnels.



Figuur 2-19: Kunstwerken E313 en Albertkanaal (eigen verwerking)

2.2.3 Vernieuwde brug Vaartstraat

De brug van de Vaartstraat over de E313 in Ranst was aan vernieuwing toe. Daarom werd een nieuw exemplaar gebouwd, met ruimte voor gemotoriseerd verkeer, enkelrichtingsfietspaden (2m breed) en een ecopassage. In maart 2024 werd de oude brug gesloopt. Op dezelfde locatie staat nu een nieuwe brug. Sinds 20 december 2024 kan er opnieuw verkeer over de brug.



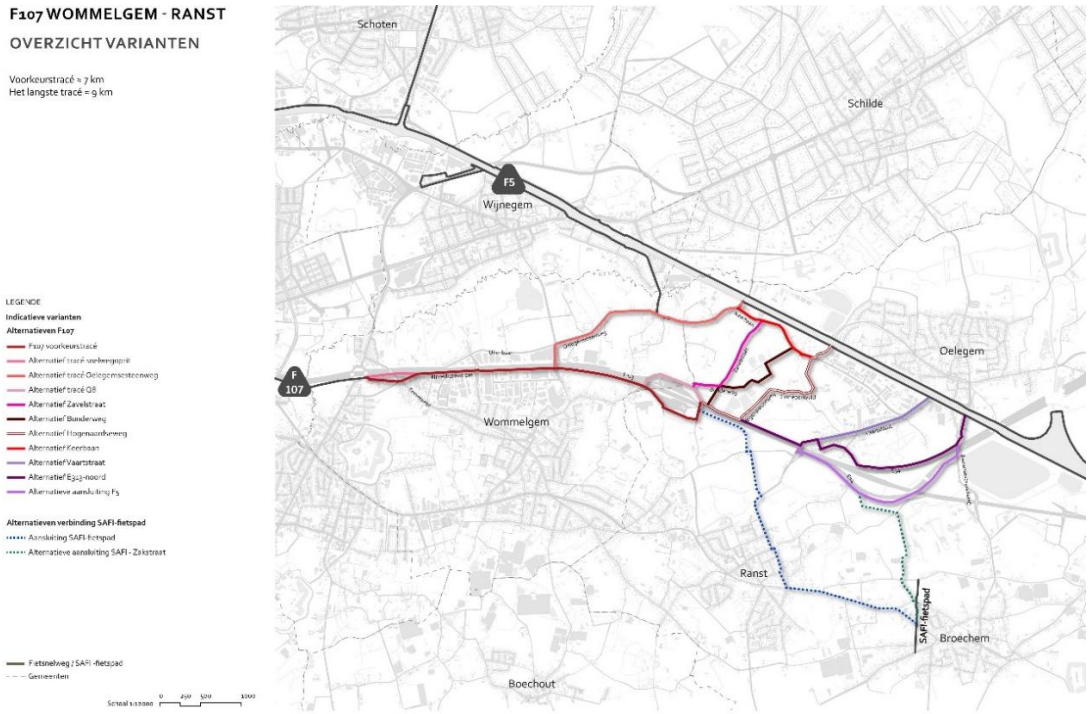
Figuur 2-20: Vernieuwing brug over E313/E34 Vaartstraat, dwarsprofiel brug (AWV)

2.2.4 Fietsverbinding F107 Wommelgem - Ranst

Als vervolg op de haalbaarheidsstudie uitgevoerd door Lantis voor het doortrekken van de fietssnelweg F107 langs de E313 tot de F5 werd een startnota (dd. 19/12/2025) uitgewerkt. De nieuwe fietssnelweg verbindt samen Wijnegem, Wommelgem en Borsbeek met, Oelegem, Broechem, Ranst. De studie betreft primair de aanleg van de fietssnelweg vanaf het einde van de reeds aangelegde F107 (t.h.v. R11) tot aan de F5.

2.2.4.1 Alternatievenonderzoek

Het alternatievenonderzoek is gestart van een overzicht met alle mogelijke uiteenlopende oplossingsrichtingen. Verschillende tracés rond de E313, tracés om de snelweg over te steken, tracés doorheen het landbouwgebied richting het Albertkanaal, tracés rond de knoop E313 – E34 en diverse aansluitingen met het SAFI-fietspad (BFF).

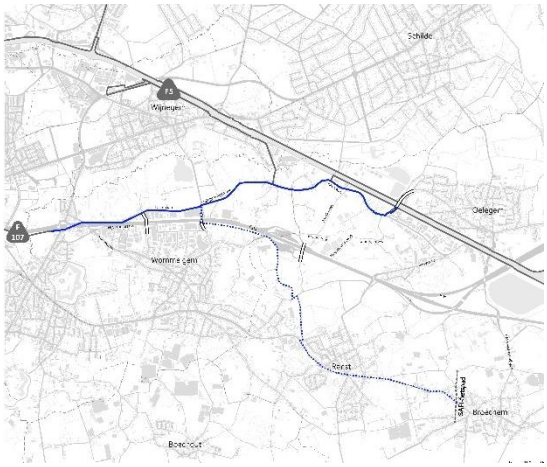


Figuur 2-21: Overzicht alternatieven (eigen verwerking)

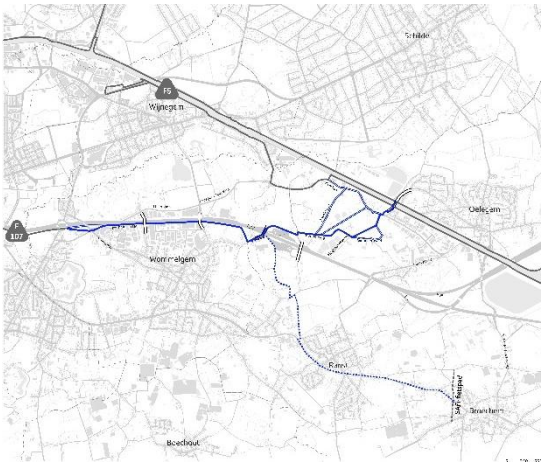
Alle mogelijke tracés werden herleid tot vier volwaardige alternatieven. De alternatieven vormen een continue verbinding vanaf de Antwerpse stadsrand tot de F5 langs het Albertkanaal en takt aan op het SAFI-fietspad. Ieder alternatief is ontstaan vanuit een ruimtelijke samenhang en verkeerskundige logica:

1. Alternatief 1 volgt een route langs de noordzijde van de E313.
2. Alternatief 2 herneemt de positie van de Keerbrug d.m.v. een nieuw kunstwerk en tracht zoveel mogelijk bestaande routes in het openruimtegebied te hergebruiken.
3. Alternatief 3 zoekt een logische route voor de F107 Wommelgem - Ranst en sluit via een nieuwe snelwegbrug rechtstreeks aan richting Albertkanaal.
4. Alternatief 4 verloopt parallel aan het snelweg-tracé en voorziet in het hergebruik van de bestaande diensttunnels ter hoogte van de knoop met de E34.

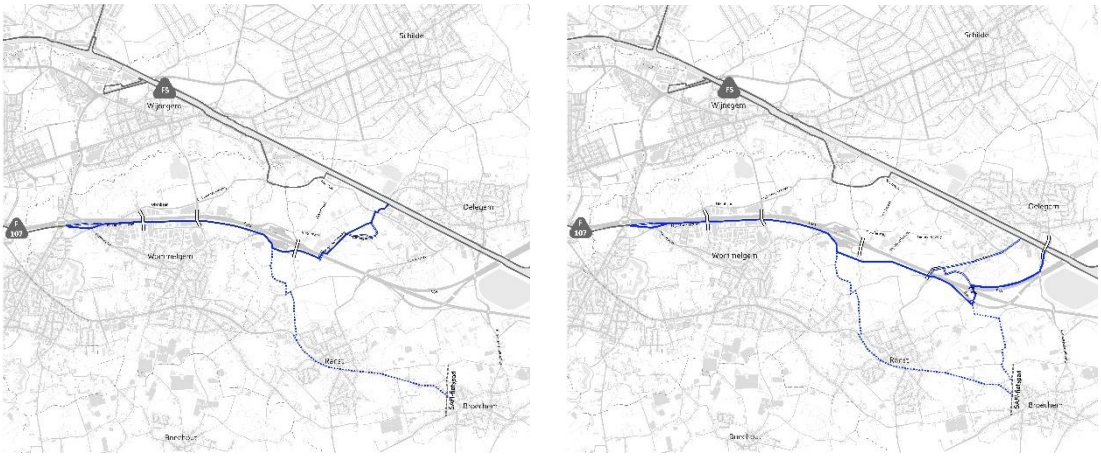
Alternatief 1



Alternatief 2



Alternatief 3 *Alternatief 4*



Figuur 2-22: Overzicht van de vier alternatieven met subvarianten

Alternatief 1 heeft een duidelijk gebrek aan meerwaarde binnen het netwerk en slaagt er niet in, omwille van de verschillende toegangen en kruispunten, om de as conform te maken volgens het vademecum voor fietssnelwegen.

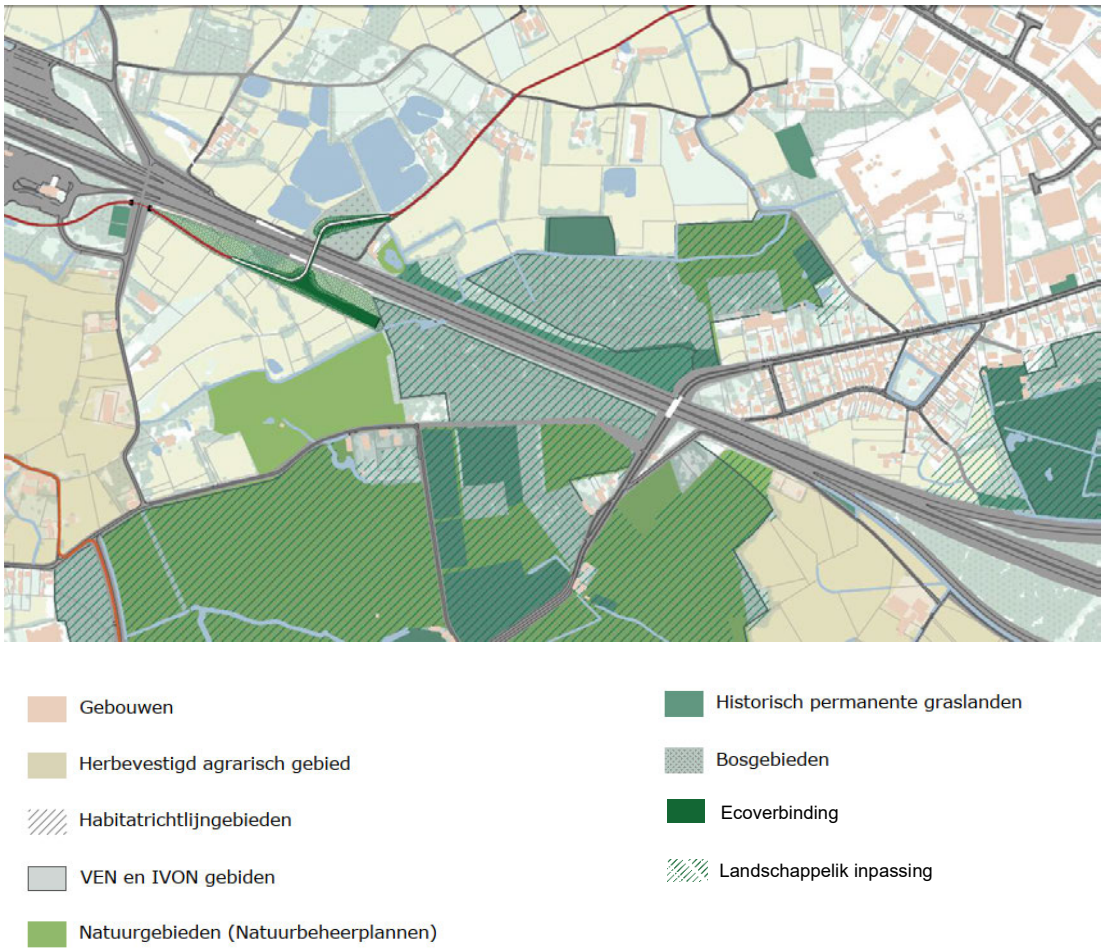
Alternatief 4 heeft een significante impact op de habitat- en VEN gebieden langs de E313 en de knoop met de E34. Hierdoor is dit alternatief niet redelijk.

Tussen de alternatieven 2 en 3 zijn er vooral verschillen ter hoogte van de ongelijkgrondse kruising over de E313. Doordat bij alternatief 2 gekruist wordt ten westen van de dienstenzone, zijn er lokaal nog gelijkgrondse kruisingen voor de aansluiting aan de Hogenaardseweg. Deze extra conflictpunten zijn er bij alternatief 3 niet, daar wordt in deze zone geen gelijkvloerse kruising met het gemotoriseerd verkeer gemaakt. Het kruisen aan de zuidzijde van de dienstenzone (alternatief 3) heeft als extra voordeel dat er geen ontwikkelingen van de Lage Keer worden gehypothekeerd. De fietssnelweg kan hier onafhankelijk van worden aangelegd, als extra verbinding naast de geplande fietsinfrastructuur binnen het Lage Keer-gebied.

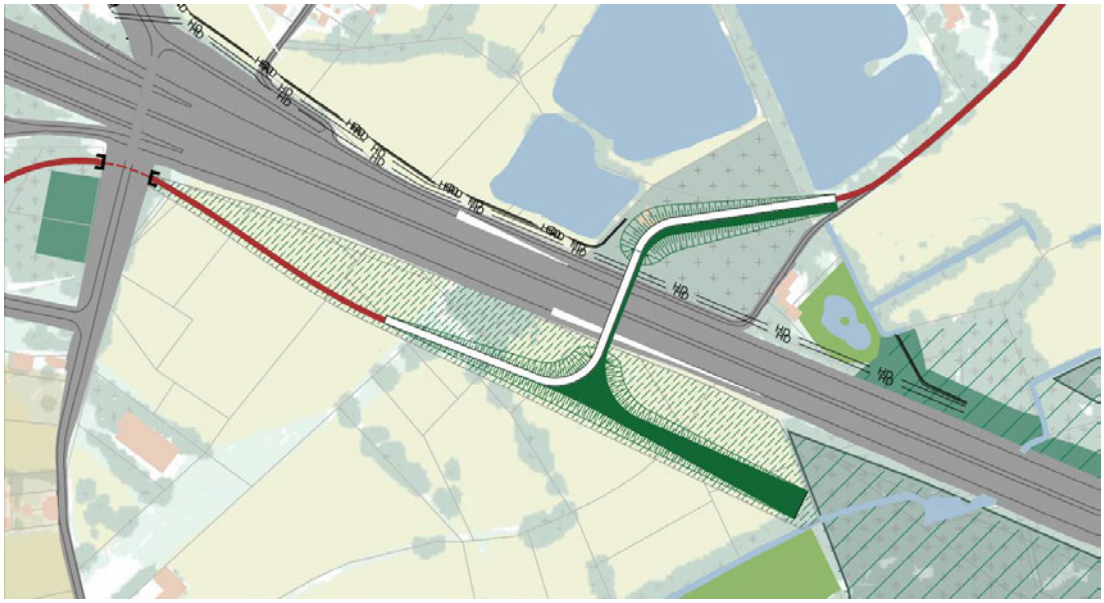
De fietsbrug tracht een optimale positie te zoeken in het gebied tussen de Wijnegembaan en het Zevenbergbos; tussen de geplande ontwikkelingen van de Nieuwe Rand en een ecologische meerwaarde voor het gebied. De brug situeert zich voorbij de afslagstrook van de keerlus en vrijwaart de waterrijke gebieden aan de noordzijde van de snelweg.

De fietsinfrastructuur wordt zoveel mogelijk gebundeld met de E313. Een ecoverbinding (ecoberm) is een meerwaarde omwille van de relatie tussen de Schijnvallei in het noorden en het Zevenbergbos in het zuiden. De noord-zuid verbinding voor fauna kan zo versterkt worden en de E313 ontsnippert. De ecoberm sluit in het noorden rechtstreeks aan op het open ruimte gebied en ontwijkt zo het bebouwd perceel (Hogenaardseweg 14). Indien de woning verworven wordt omwille van andere planprocessen (Nieuwe Rand, Lage keer), dan kan de functionaliteit van de ecoberm nog verbeteren.

Langs de noordzijde van de E313 bevindt zich een leidingenstrook die doorloopt over een lange afstand parallel met de snelweg. Iedere optie voor de brug moet hiermee rekening houden. Het landhoofd sluit op een vloeiende manier aan op de Hogenaardseweg. De verharding wordt hergebruikt voor de aanleg van de fietssnelweg. De as is enkel toegankelijk voor bewoners. De verbinding tussen de Hogenaardseweg en de Wijnegembaanbrug wordt enkel toegankelijk voor voetgangers of fietsers.



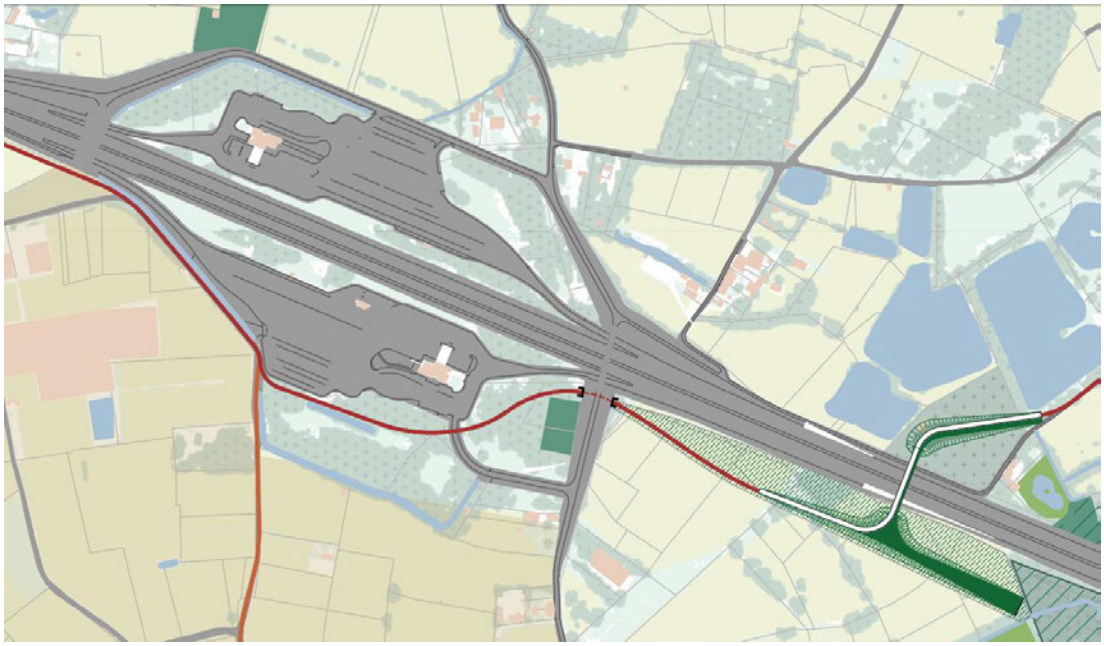
Figuur 2-23: noord-zuid ecoverbinding, alternatief 3.



Figuur 2-24: Zoom of fietsbrug + aanduiding leidingenstrook, alternatief 3.

De fietsbrug landt aan de zuidzijde van de snelweg en vervolgt zijn traject parallel met de E313 d.m.v. een bocht van 35m. De ruimte tussen de snelweg en de fietssnelweg behoort tot de landschappelijke inpassing van het project. Dit wordt verder uitgewerkt in de projectnota.

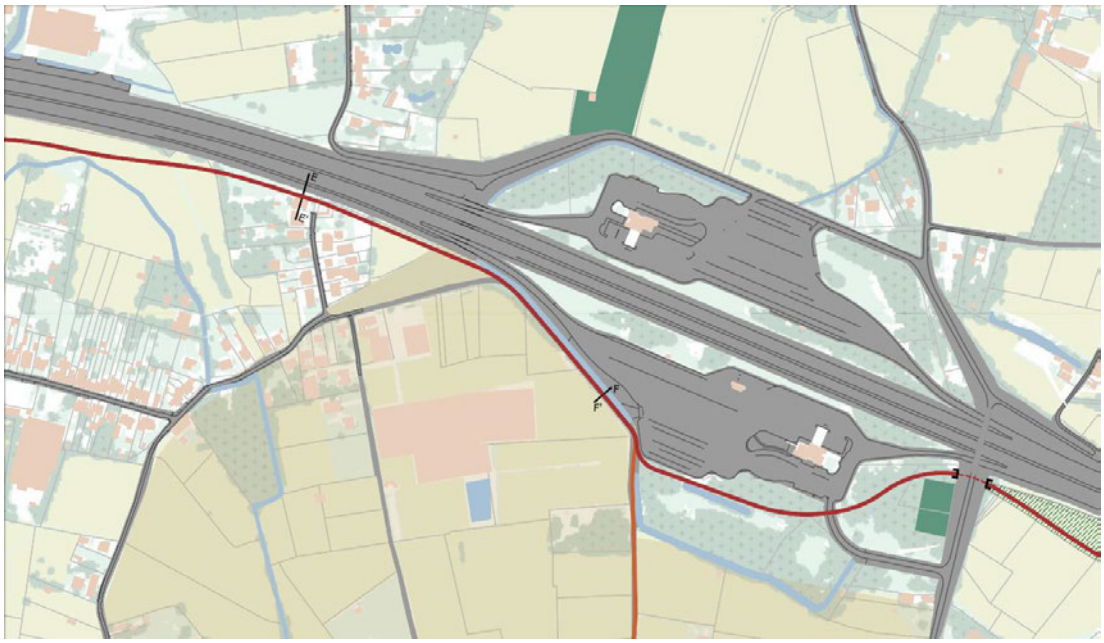
De Wijnegembaan wordt ongelijkgronds gekruist. Hiervoor wordt het bestaande hoogteverschil van de Wijnegembaanbrug benut. Een doorsteek doorheen het grondlichaam realiseert een conflictvrije oplossing voor de fietssnelweg op het maaiveld. Bij de opmaak van de projectnota dient de optimale locatie van de ongelijkgrondse kruising afgestemd te worden op de technische haalbaarheid, de vrije hoogte, de waarde van het historisch permanent grasland (2019) en de rechtlijnigheid van de fietssnelweg. Het gebied zal niet verder naar het zuiden uitbreiden waardoor de fietssnelweg zoveel mogelijk de grens opzoekt om de impact op het bestaande bos te beperken.



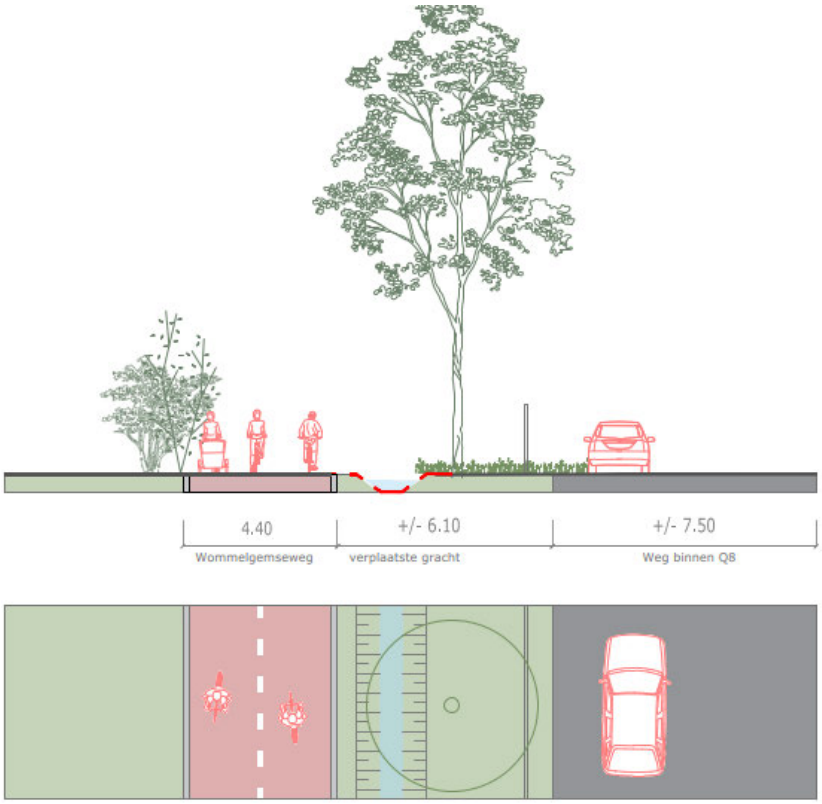
Figuur 2-25: Zoom op Antwerpse Poort, alternatief 3.

De fietssnelweg sluit vervolgens aan op de Wommelgemseweg. Naar analogie met alternatief heeft de ontsluiting van Boomkwekerij Peers hierop een impact. Voor de ligging van de fietssnelweg zijn hier nog twee opties mogelijk.

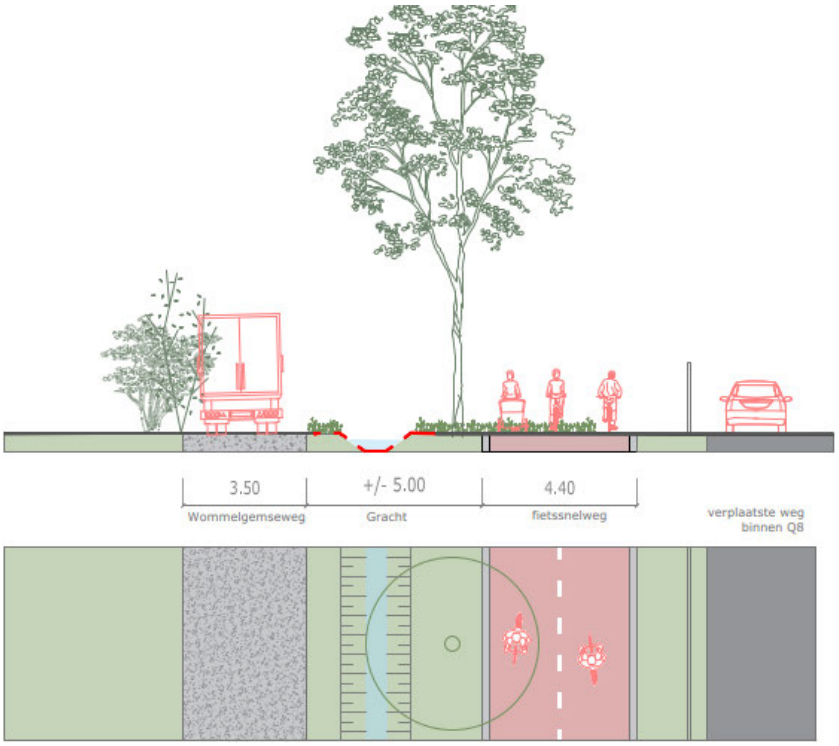
- Als de huidige ontsluiting van het bedrijf blijft via de Wommelgemseweg, dan zal er aparte fietsinfrastructuur parallel aan de weg moeten worden aangelegd om de fietskwaliteit en veiligheid van de fietssnelweg te garanderen. Dit kan door een beperkte inname van parkeerplaatsen van de Dienstenzone Antwerpse Poort.
- De aansluiting van het SAFI-fietspad gebeurt via de Wommelgemseweg in functie van het beperken van de ruimtelijke impact; in de projectnota zal verder worden onderzocht hoe dit op een veilige manier kan gebeuren in combinatie met het gemotoriseerd verkeer.
- Als de ontsluiting van Peers wordt aangepast naar de Schawijkplasweg of Keerbaan kan de bestaande Wommelgemseweg als fietsas worden ingericht en is er geen parallelle structuur nodig voor de fietssnelweg. De aansluiting naar het SAFI-fietspad kan dan tevens zonder menging van gemotoriseerd verkeer gebeuren via deze weg.



Figuur 2-26: Aansluiting BFF, alternatief 3.



Figuur 2-27: Snede Wommelgemseweg, optie 1, alternatief 3.



Figuur 2-28: Snede Wommelgemseweg, optie 2 (worst case fietsverbinding naast de weg – indien mogelijk de ruimte van de gracht benutten en inbuizen om de impact op de Antwerpse Poort(Q8) te beperken), alternatief 3.

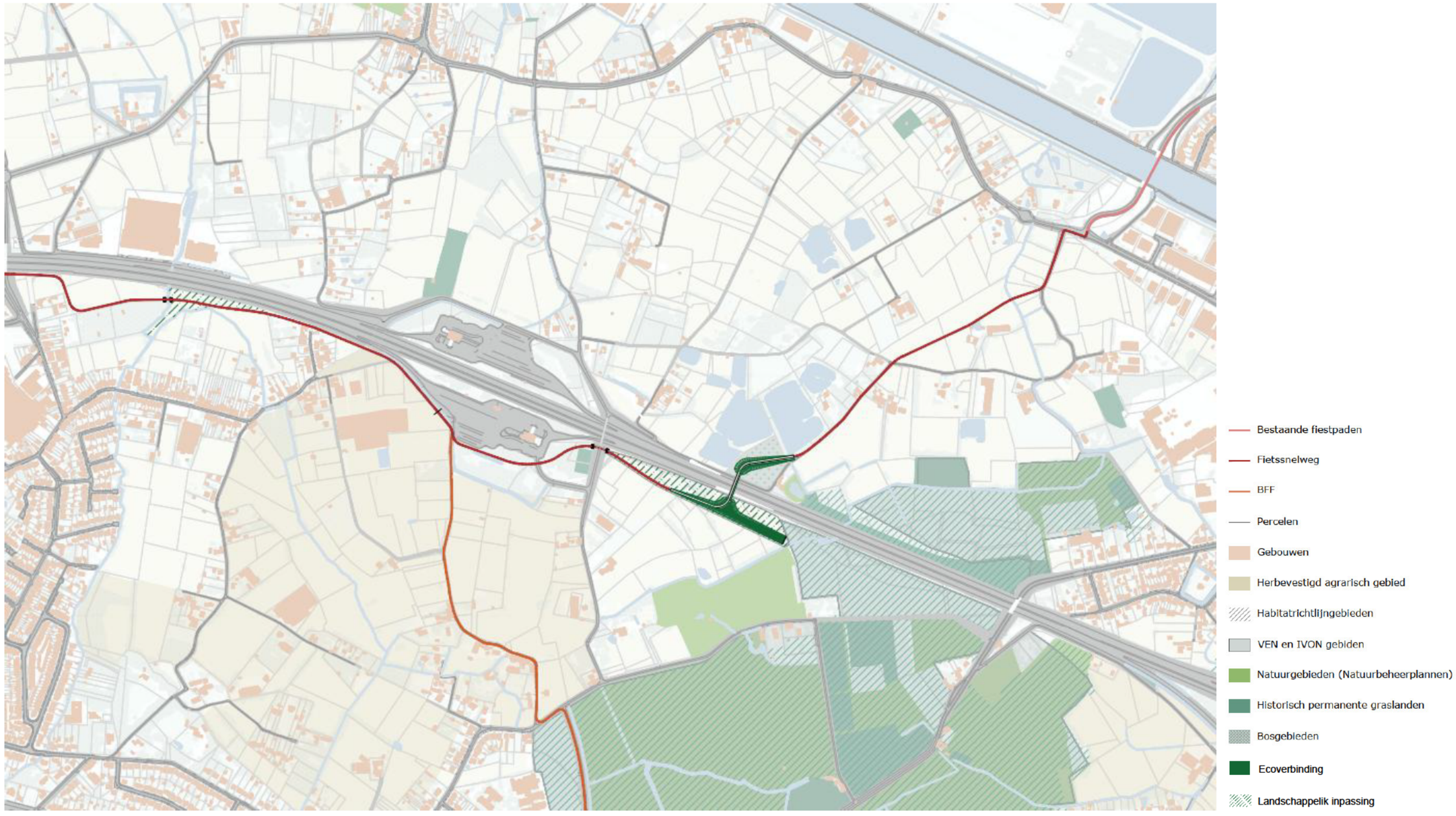
2.2.4.2 Conclusie afweging voorkeursoplossing

Alternatief 2	Alternatief 3
KOPPELKANSEN	
+ Fietsbrug als verbinding OV-haltes + Afstemming visie Lage Keer	+ Ecoberm als kans voor ecologie
ONZEKERHEDEN	
- Nieuwe Rand (overspanning brug) - Ontsluiting Peers verbinding SAFI	- Ontsluiting Peers ifv aan te leggen infrastructuur fietssnelweg en SAFI
TRAJECT	
- Gemengd verkeer Keerbaan - Verschillende kruisingen gemotoriseerd verkeer (Keerbaan, Schawijkplasweg, Wijnegembaan) - Onzekerheid kwaliteit tracé Lage Keer (hoekig, doorheen industrie, tunnels) - Geen eenduidig wegbeeld, continuïteit	+ Rechtlijnige, vrijliggende infrastructuur + Geen gelijkvloerse kruisingen
KUNSTWERKEN	
- Grote overspanning door voorafname tramlijn en De Nieuwe Rand	- Rekening houden met leidingenstrook - Breedte brug 10m (i.f.v. ecologische verbinding)
RUIMTELIJKE IMPACT	
- Doorsteek via perceel in woonuitbreidingsgebied richting Keerbaan.	- Grondverwerving tuin/ woning - Boscompensatie thv Dienstenzone Antwerpse Poort - Inname/doorsnijding landbouwgrond

Alternatief 2 heeft een aantal grote onzekerheden én het traject voldoet in mindere mate aan de ambities voor de fietssnelweg. De fietssnelweg heeft geen eenduidig wegbeeld en verschillende gelijkgrondse kruisingen met gemotoriseerd verkeer zorgen ervoor dat deze route minder veilig en comfortabel is voor fietsers. Dit alternatief is bovendien sterk afhankelijk van de keerlus binnen de Nieuwe Rand en de Lage Keer.

Alternatief 3 heeft een grotere ruimtelijke impact die noodzakelijke grondverwervingen vergen. Daartegenover bouwt alternatief 3 aan een duurzame toekomstgerichte oplossing – er is een koppeling mogelijk ter realisatie van een ecologische verbinding (bermbrug) én het alternatief legt geen hypotheek op keuzes die vandaag nog onzeker zijn.

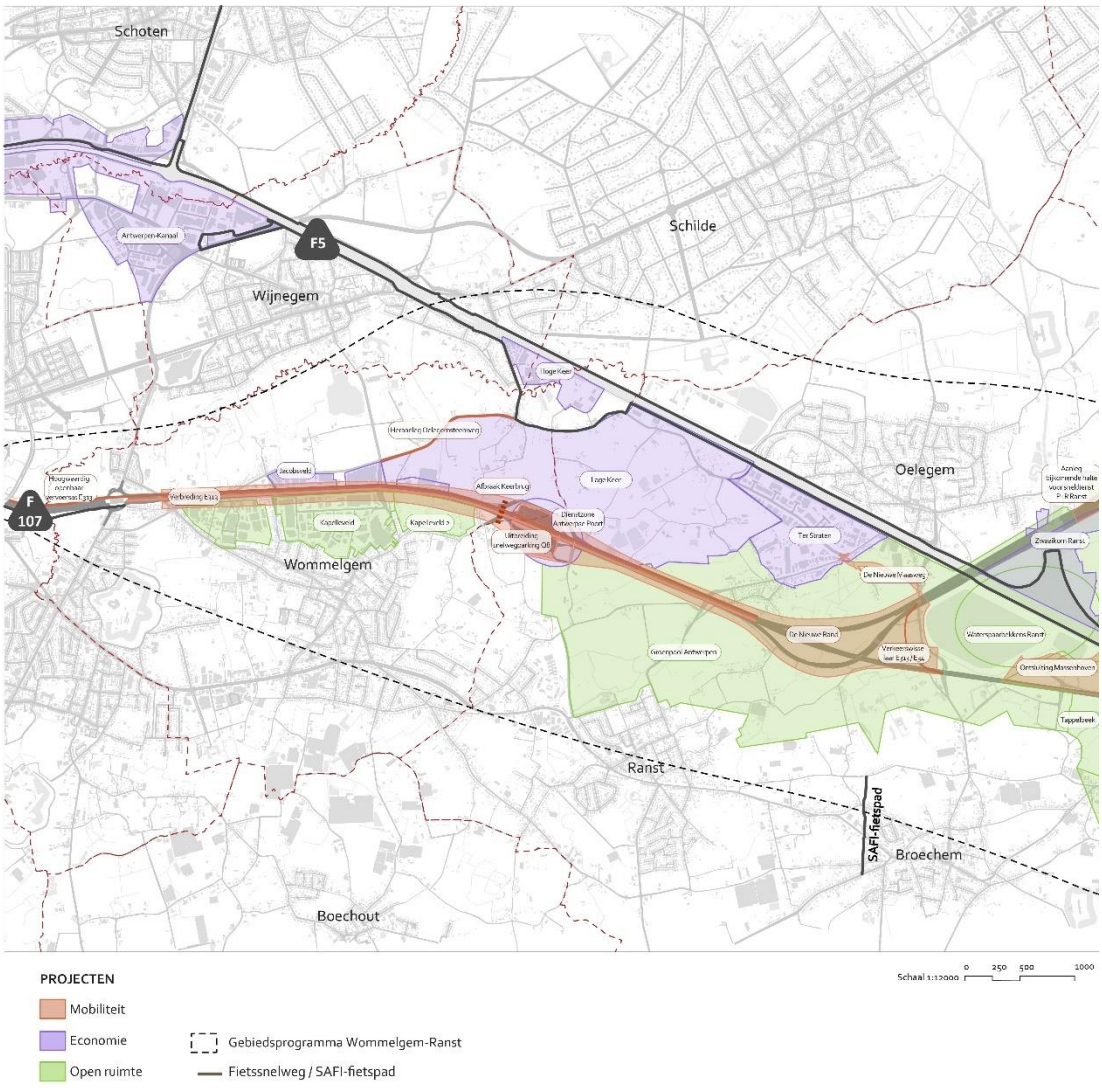
Alles in overweging genomen, wordt geconcludeerd dat alternatief 3 de voorkeursoplossing is. Deze conclusie werd bekrachtigd door de projectstuurgroep dd. 23.02.2026.



Figuur 2-29: Zoom op voorkeursoplossing alternatief 3.

2.3 Parallelle projecten

Parallel aan de autosnelweg E313 en het fietssnelweg F107, waarbinnen ook het studiegebied van dit onderzoek valt, grijpen allerlei planprocessen en projecten in op de ruimte. Hierna worden alle relevante projecten in het gebied kort vermeld en beschreven.

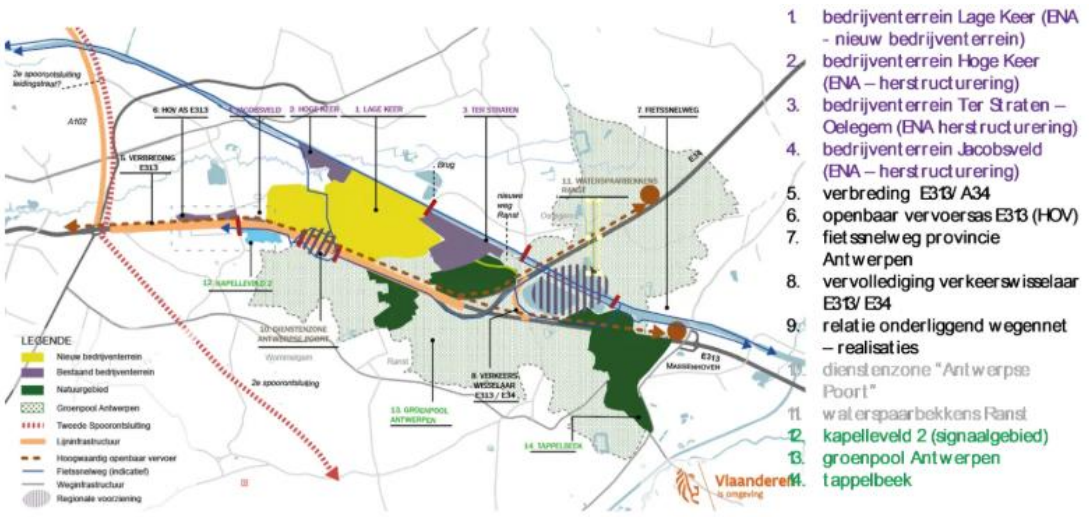


Figuur 2-30: Parallelle projecten (eigen verwerking)

2.3.1 Gebiedsprogramma Wommelgem-Ranst

Op 23 april 2004 nam de Vlaamse Regering een beslissing over het ENA-programma. In 2006 volgde het besluit om een aantal onderzoeken op te starten, waaronder voor dit specifieke gebied. Na het onderzoek in de periode 2008-2009 werden enkele processen in 2010 opgeschort wegens een gebrek aan duidelijkheid over de ontsluitingsmogelijkheden van het gebied. Op 17 juli 2015 bevestigde de Vlaamse Regering opnieuw haar visie op het ENA en herbevestigde ze het besluit van 2004 met betrekking tot de Lage Keer. In aansluiting daarop werd voor Wommelgem-Ranst een indicatief ruimtelijk gebiedsprogramma goedgekeurd, inclusief concrete acties.

De ontwikkeling van de verschillende deelprojecten binnen het gebiedsprogramma Wommelgem/Ranst verloopt via drie inhoudelijke sporen. Deze worden parallel uitgewerkt vanuit een geïntegreerde aanpak, waarbij ook afstemming plaatsvindt met andere projecten in de omgeving.



Figuur 2-31: Bijgesteld gebiedsprogramma Wommelgem/Ranst (ENA) (BVR 16 september 2022)

<u>Spoor 1: economie</u>

- Bedrijventerrein Lage Keer (ENA - nieuw bedrijventerrein). De Lage Keer blijft weerhouden als een regionaal bedrijventerrein binnen ENA (op LT). Op KT zullen mogelijkheden tot clustering en fasering met de andere bedrijventerreinen en functies in dit gebied sterker in beeld worden gebracht. Ook wordt nagegaan welke bewarende maatregelen kunnen worden ingesteld om toekomstige ontwikkeling te bespoedigen. De ontwikkeling van het nieuw bedrijventerrein Lage Keer wordt onderzocht in de delen A en C van het onderzoek (VLAIO).

- Bedrijventerrein Hoge Keer (ENA – herstructurering). Bestaande bedrijventerrein Hoge Keer wordt in het onderzoek van VLAIO over de herstructureringen (deel B) opgenomen.

- Bedrijventerrein Ter Straten – Oelegem (ENA - herstructurering). Bestaande bedrijventerrein Ter Straten wordt in het onderzoek van VLAIO over de herstructureringen (deel B) opgenomen. Parallel hiermee zal een klein deel van het bedrijventerrein – met name de begrenzing tussen het industrieterrein en de open ruimte, ter hoogte van de Nieuwe Maasweg – voor zover nodig mee geïntegreerd worden in het GRUP Groenpool Antwerpen.

- Zwaaikom/Ranst. In de beslissing van de Vlaamse Regering over het gebiedsprogramma Wommelgem/Ranst (ENA) van 18 december 2020 werd de Zwaaikom/Ranst behouden als een bedrijventerrein en werd aangegeven dat er bijkomend onderzoek en overleg nodig was om een actueel zicht te krijgen op de economische, mobiliteits- en openruimte-aspecten.

- Bedrijventerrein Jacobsveld Wommelgem (ENA – uitbreiding). In onderling overleg met de Gemeente Wommelgem werd besloten het bedrijventerrein Jacobsveld niet aan het GRUP Groenpool Antwerpen toe te voegen. Dit terrein gaat mee in het verder onderzoek van VLAIO over de herstructureringen (deel B) of over Lage Keer (deel C).

Spoor 2: mobiliteit

- E313/A34 (verbreding), inclusief relatie met de mogelijke economische ontwikkelingen. Mogelijke aanpassingen worden binnen Complex Project De Nieuwe Rand onderzocht. Verdere inrichting van knoop Wommelgem en relatie tot HOV-as en Park & Ride maken onderdeel uit van onderzoek. Mogelijke verbreding van E313/E34 in relatie met mogelijke economische ontwikkelingen langsheen het tracé. De resultaten van het onderzoek zullen in het voorkeursbesluit van het Complex Project verwerkt worden en afgestemd met de opties en voortgang van het gebiedsprogramma Wommelgem/Ranst (ENA).

  Hoogwaardig openbaar vervoersas E313: corridor E313 als uitbreiding en optimalisatie van het openbaarvervoernetwerk in Antwerpse regio. Een snelle verbinding wordt voorzien tussen centrum van Antwerpen, de dienstenzone Antwerpse Poort, de Groenpool en op langere termijn de Lage Keer. Voor het oostelijk gedeelte (binnen projectgebied van deze studie) zal een eventuele doortrekking van de tram vanaf de dienstenzone Antwerpse Poort tot de parkings te Oelegem en/of Zandhoven worden bekeken en desgevallend in het GRUP Groenpool Antwerpen opgenomen.

- Fietssnelweg: stad Antwerpen met de gemeenten Wommelgem en Ranst verbinden. Dit netwerk is nog niet vervolledigd en zal met de geplande projecten en de realisatie van de Groenpool Antwerpen verder worden bijgesteld en uitgebouwd. Op basis van eerder overleg werd een voorlopig ontwerptracé uitgewerkt, inclusief gefaseerde ontwikkeling die afgestemd is op andere mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen binnen gebiedsprogramma en met lopende/geplande projecten in de directe omgeving.

- Relatie met het onderliggend wegennet: gescheiden systeem. Zie verder onder 2.3.4.

- Verkeerswisselaar E313/A34 te Ranst: een vervollediging van de verkeerswisselaar. Binnen CP De Nieuwe Rand wordt noodzaak van eventuele vervollediging en positionering van verkeerswisselaar binnen het hoofdwegennet onderzocht en doorgerekend (verkeersmodellen). Tegelijk zal in Groenpool Antwerpen meer gedetailleerd worden nagegaan op welke wijze de verkeerswisselaar en de directe omgeving landschappelijk kan worden geïntegreerd binnen de Groenpool, en wordt nagegaan welke ruimtelijke inpassingsmogelijkheden er zijn voor een eventuele openbaar vervoersas, fietssnelweg, leidingen….

Spoor 3: open ruimte

- Kapelleveld 2: Voor het signaalgebied is overeengekomen geen verdere woonontwikkeling in dit gebied te plannen, en aansluitend bij de bouwmeesterscan die de gemeente Wommelgem heeft laten opstellen in 2020-2021 het gebied als open ruimte verder te vrijwaren.

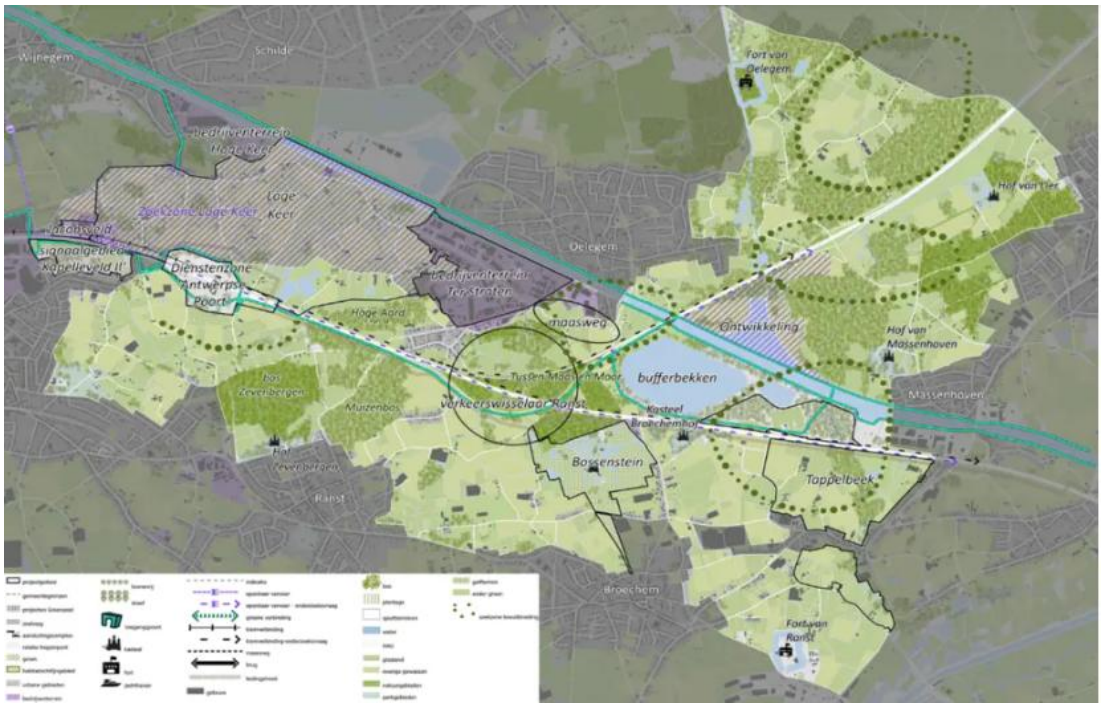
- Tappelbeek. Integratie van eerder vernietigde GRUP ‘Vallei van de Tappelbeek in Broechem’ in het GRUP voor de Groenpool Antwerpen. Hierbij worden een signaalgebied, andere delen van de vallei en de ecologische verbinding Zwaaikom/Ranst meegenomen.

- Golfterrein Bossenstein. Opstart GRUP voor bestaande golfterrein Bossenstein. Een deel van het plangebied (1,3 ha) maakt deel uit van het VEN-gebied ‘Bos van Ranst’. Het plan zou die zone uit het VEN-gebied halen en een andere locatie als compensatie voor dat VEN-gebied aanduiden. Het planMER werd goedgekeurd (16 juli 2018). Dit proces heeft echter niet tot definitieve goedkeuring geleid: de ontwikkeling van het

golfterrein en de omgeving wordt in het planningsproces Groenpool Antwerpen opnieuw bekeken.

2.3.2 Groenpool Antwerpen

Groenpool Antwerpen is een deelopdracht met focus op de open ruimte binnen het gebiedsprogramma Wommelgem - Ranst. Het vormt een deelproject uit het spoor open ruimte dat wordt toegevoegd aan het GRUP Groenpool Antwerpen. Ter voorbereiding van dit GRUP werd eind 2022 een studieopdracht gegund door het departement Omgeving en het Agentschap voor Natuur en Bos voor het inventariserend ruimtelijk en natuuronderzoek & inrichtingsplan Groenpool Antwerpen. De eerste fase van de opdracht werd begin 2023 gestart en omvat de actualisatie van de voorgaande studie rond de Groenpool Antwerpen (2018) en de uitvoering van ontwerpend onderzoek op enkele deelgebieden. Het doel van dit GRUP is het beschermen of versterken van de open ruimte en het faciliteren van de ontwikkeling van de infrastructuur of de regionale voorzieningen vermeld in het gebiedsprogramma.



Figuur 2-32: Actuele programmakaart Groenpool Antwerpen (Vlaamse Regering, 16 september 2022)

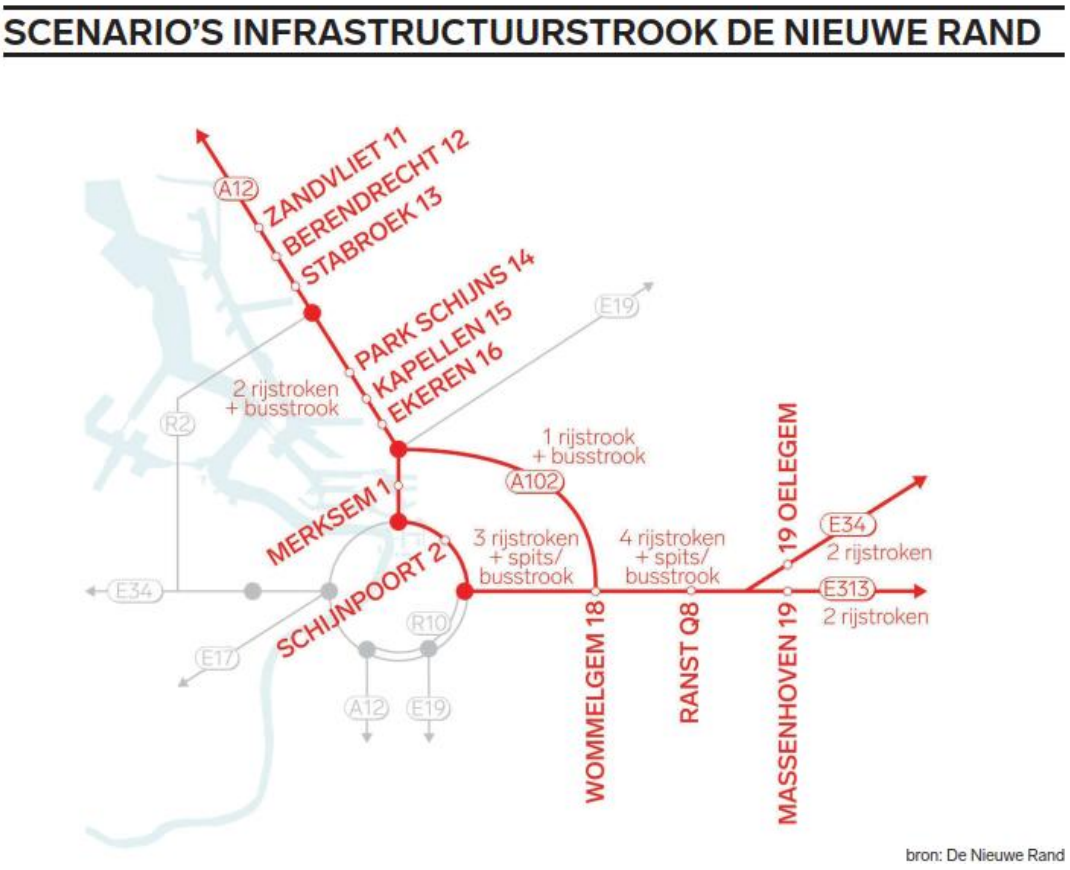
Raakvlakken plangebied met programma-elementen Groenpool Antwerpen: Kapelleveld 2; dienstenzone Antwerpse Poort; HOV-as; Fietssnelweg.

2.3.3 Complex Project De Nieuwe Rand

Complex Project De Nieuwe Rand ambieert de realisatie van het oostelijk deel van het Haventracé zodat doorgaand en havenverkeer meer rond de stad wordt geleid in plaats van door woonkernen.

Het oostelijk traject van het Haventracé bestaat uit drie delen:

- De A12-Noord en een mogelijke nieuwe weg (Nx),
- Een nieuwe ondergrondse verbindingsweg (A102) tussen de E313 en de knoop A12/E19,
- De E313 tussen Ranst en Antwerpen-Oost (R1).



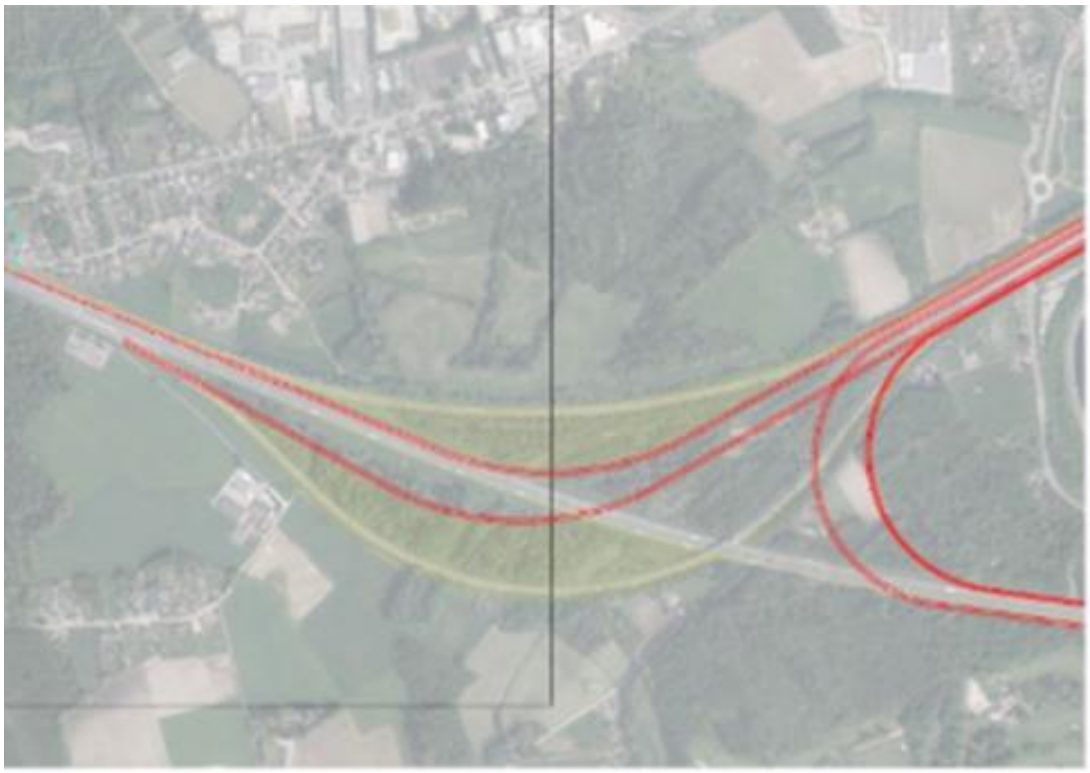
Figuur 2-33: Scenario's infrastructuurstrook (De Nieuwe Rand)

De tussennota werd opgeleverd 02/2025; er werd nog geen voorkeursbesluit genomen.

Er werden verschillende scenario's voor de E313 onderzocht. In alle scenario's is er een extra rijstrook op de E313 voorzien. Voor het complex ter hoogte van Wommelgem zijn er enkele varianten. Verder wordt momenteel uitgegaan van het behoud van de verkeerswisselaar E313xE34 en wordt een keerlus voorzien ter hoogte van Q8.

2.3.3.1 Verkeerswisselaar E313/A34 (Ranst)

Binnen het Complex Project De Nieuwe Rand werd in 2022/2023 de noodzaak aan een eventuele vervollediging en de positionering van de verkeerswisselaar binnen het hoofdwegennet onderzocht en doorgerekend (verkeersmodellen), en kwamen mogelijke varianten zoals aanpassingen aan de bestaande wisselaar aan bod.



Figuur 2-34: Verkenning ontwerp verkeerswisselaar Ranst 2021 (De Nieuwe Rand)

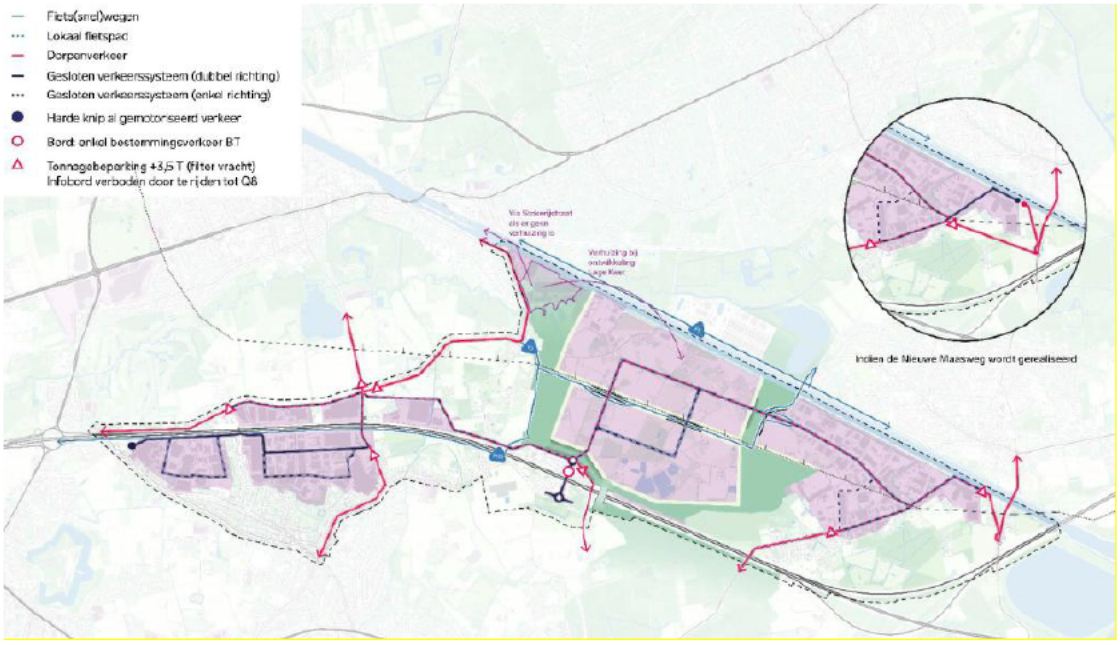
2.3.4 Lage Keer

Het project “Lage Keer” is een Vlaams gebiedsprogramma in Wommelgem–Ranst, langs het Albertkanaal. Het maakt deel uit van het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA) en onderzoekt of (en hoe) de Lage Keer kan worden ontwikkeld als watergebonden bedrijventerrein. Het gaat om een zone van ongeveer 200 hectare die vandaag grotendeels open en agrarisch is.

Onderstaande kaart geeft het voorkeursscenario weer van het gesloten verkeerssysteem. Deze ontsluit voor zwaar verkeer enkel via de dienstenzone Q8. Het gesloten verkeerssysteem is niet op een harde manier gesloten maar met een camerasysteem. Ten oosten van de dienstenzone Antwerpse Poort wordt de bestaande Wijnegembaan brug behouden, daarnaast voorziet Lage Keer een ecopassage die Noord en Zuid over de E313 verbindt. Ten westen van de dienstenzone wordt geen nieuwe brug voorzien in het ontwerp.

De fietssnelweg F107 wordt in dit plan voorzien langsheen de hoogspanningslijn, die de Lage Keer kruist parallel aan de E313. De nieuwe brug (sinds 2021) Oelegem II (Jozef Simonslaan/Keerbaan) over het Albertkanaal kan omgevormd worden tot fietsbrug.

Dienstenzone Antwerpse Poort: de zone wordt als een voorstadspoort ingericht en zal tevens functioneren als de hoofdtoegangspoort voor de Groenpool Antwerpen. Ze kent een regionale oriëntatie en is een grootstedelijke pool met een Park & Ride.



Figuur 2-35: Voorkeursscenario gesloten verkeerssysteem (VLAIO)

2.3.5 Hoogwaardig openbaarvervoersas E313

Binnen de Visienota van het Routeplan 2030 is het volgende opgenomen: "Structurele verbetering van de E313/E34 tussen de Antwerpse Ring en de verkeerswisselaar Ranst als een belangrijk aandachtspunt in het streven naar een robuuste hoofdwegenstructuur in de Antwerpse regio." Er wordt onderzocht hoe, gebundeld met de E313, in een nieuwe lijninfrastructuur voor een tramspoorlijn (tram 8) kan voorzien worden. De visienota van het Routeplan 2030 zet in op de uitbouw van een dragend regionaal netwerk van openbare vervoerverbindingen (A-net voor sneltram en hoogwaardige busverbindingen).

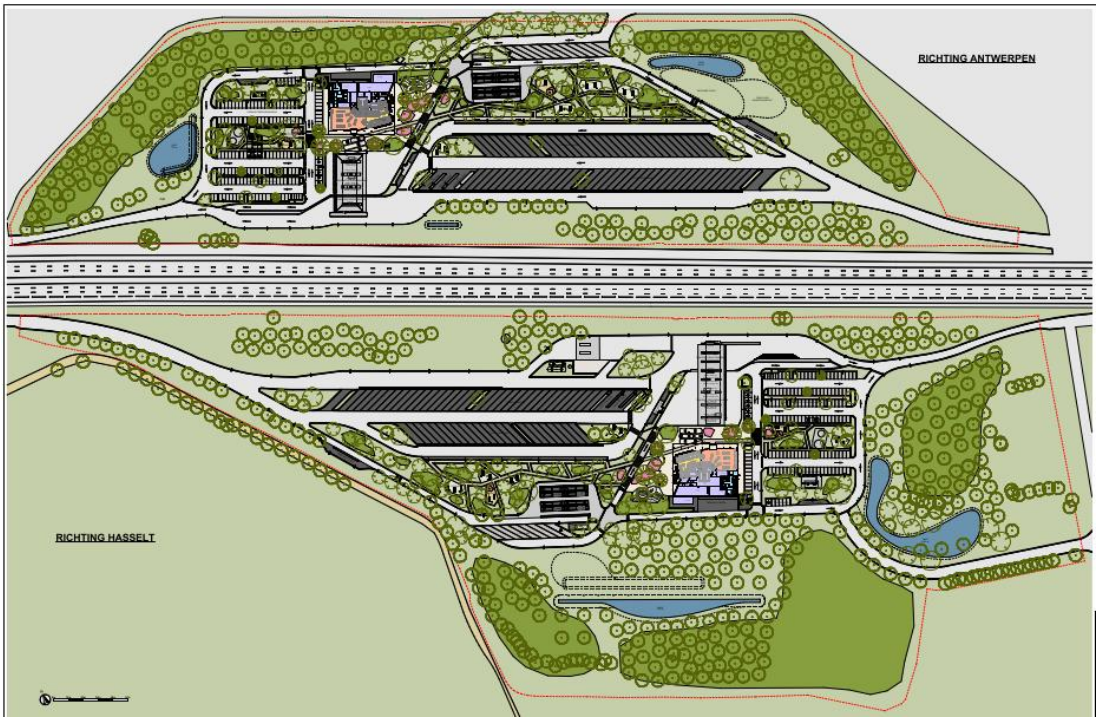


Figuur 2-36: Mogelijke varianten openbaar vervoersas E313/E34 2021 (Gebiedspr. ENA bijlage BIS)

Voor de tram zal het stedelijk net worden uitgebreid waarbij in het westelijk deel nog drie mogelijke alternatieven mogelijk zijn. Voor het oostelijk gedeelte zal een eventuele doortrekking vanaf de dienstenzone Antwerpse Poort tot de parkings te Oelegem en/of Zandhoven worden bekeken en desgevallend in het GRUP Groenpool Antwerpen opgenomen.

2.3.6 Dienstenzone Antwerpse Poort

Op korte termijn wordt de snelwegparking van Q8 geherstructureerd. Onderstaand plan geeft het nieuwe ontwerp weer.

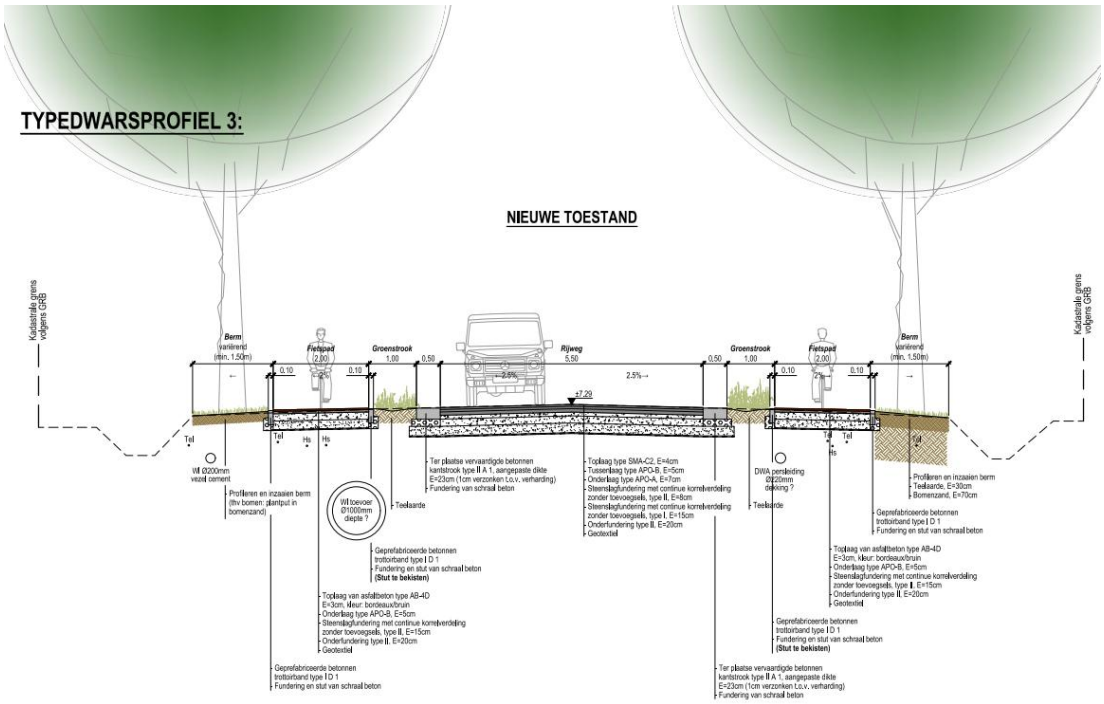


Figuur 2-37: Herstructurering Dienstenzone Antwerpse Poort – KT (Strategisch netplan dienstenzones - Departement MOW)

Op lange termijn vindt een structurele aanpak binnen de bestaand contour plaats op de snelwegparking.

2.3.7 Herinrichting Oelegemsteenweg

De Oelegemsteenweg wordt in het najaar van 2025 heringericht i.o.v. de gemeente Wommelgem. Qua fietsinfrastructuur wordt aan beide zijden van de weg een vrijliggend enkelrichtingsfietspad van 2m breed voorzien met een schrikafstand van minimaal 1m ten opzichte van het gemotoriseerd verkeer. Onderstaand dwarsprofiel als voorbeeld.



Figuur 2-38: Typedwarsprofiel 3 – Oelegemsteenweg (Wommelgem)

3. ANALYSE HUIDIGE SITUATIE

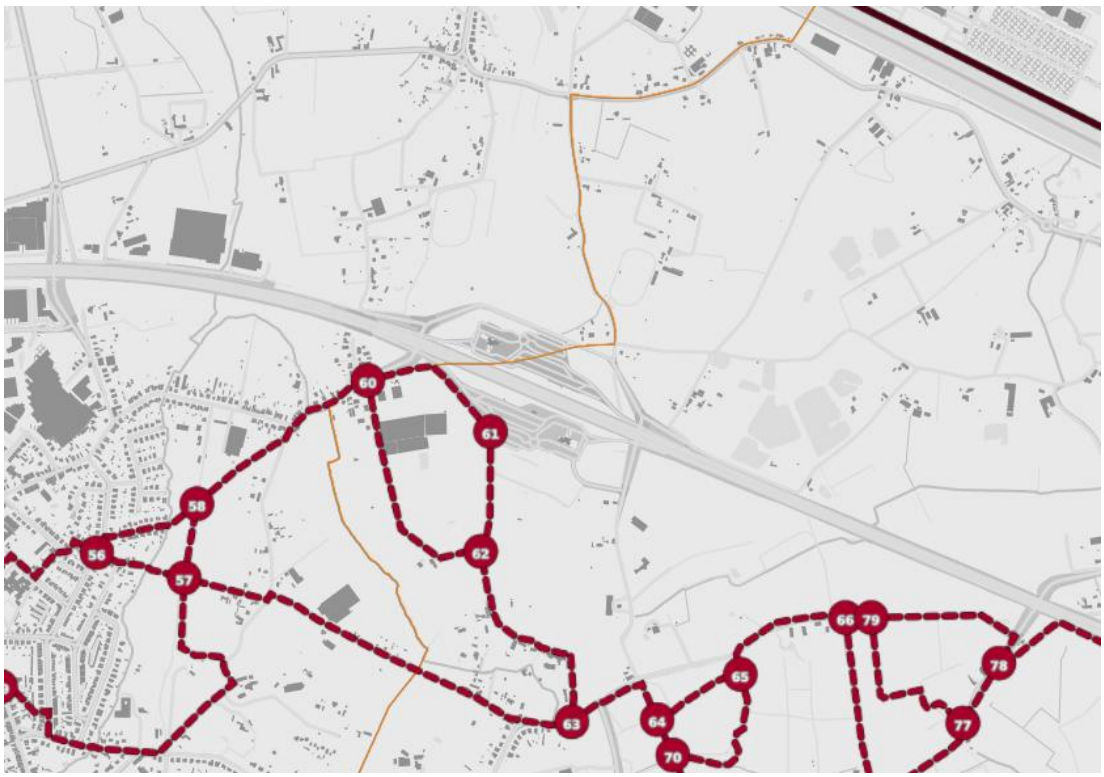
In onderstaand hoofdstuk wordt zowel het bestaande netwerk als de bestaande infrastructuur voor de verschillende vervoersmodi bondig beschreven.

3.1 Voetgangers

3.1.1 Wandelroutenetwerk

Het wandel(knooppunten)routenetwerk blijft zuidelijk van het Albertkanaal en de autosnelweg E313 en maakt alzo geen gebruik van de bruggen over de E313

De route tussen knooppunten 60 en 63 (via 61 en 62) volgt de onverharde Wommelgemseweg-Schawijkplasweg.



Figuur 3-1: Wandelnetwerk (Bron: Geopunt)

3.1.2 Trage wegennetwerk

Met de aanleg van de snelweg werden een aantal trage wegen die historische van noord naar zuid liepen in het gebied gewijzigd: Jacobsveldweg (nu net ten oosten de brug Wijnegemsteenweg), de trage weg parallel aan de Diepe beek (verdwenen), De Keer en Bunderweg (gebundeld brug Keerbaan).



Figuur 3-2: Trage wegen (Atlas der Buurtwegen (1841)

3.1.3 Voetgangersinfrastructuur

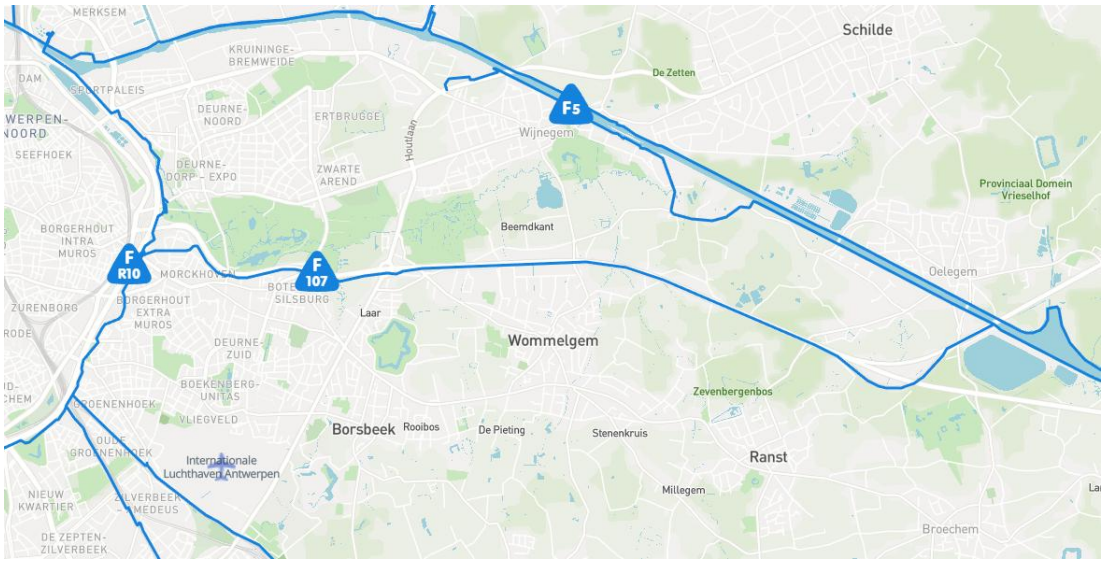
In het projectgebied zijn geen specifieke voetgangersvoorzieningen aanwezig. Voetgangers maken gebruik van de rijweg en/of de onverharde bermen.

Op het brugdek van de Keerbaan is de schuwzone tussen rijweg en brugleuning wel verhard met betontegels. Die situatie is gelijk op de brug Wijnegembaan al bestaat de verharding er uit asfalt.

3.2 Fiets

3.2.1 Fietsroutenetwerk

De F107 tot aan de R11 en de F5 zijn beiden aangeduid als fietssnelwegen in het netwerk. De fietsostrade F107 is een aanvulling op de fietsostrade F5 Antwerpen - Hasselt. De F107 zal in de toekomst aantakken op de F5, nadien de E313 volgen tot de aansluiting met de FR10 in het oosten van de stad Antwerpen. De fietsostrade F107 is momenteel al befietsbaar vanaf de FR10 tot het rondpunt in Wommelgem. Het vervolgtraject is nog niet bepaald maar de wenslijn loopt parallel aan de E313 en sluit ter hoogte van de brug van de E34 over het Albertkanaal aan op de F5. Een alternatieve route in afwachting van deze aansluiting wordt aangeduid via de Oelegemsteenweg.



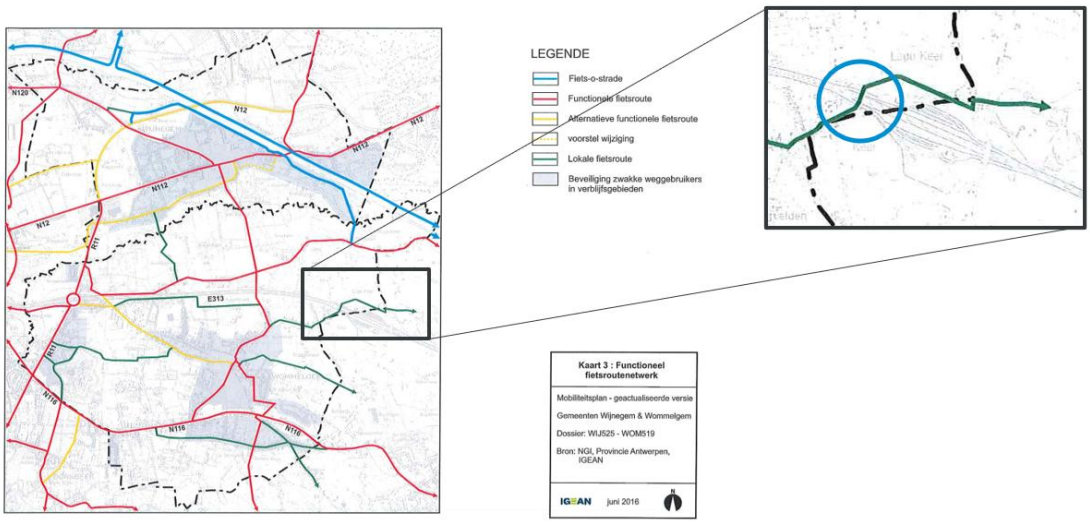
Figuur 3-3: Fietssnelwegen

De wegen binnen de projectzone maken geen deel uit van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. De projectzone valt centraal in een grote maas met de Oelegemsesteenweg in het Noorden, de Vaartstraat in het Westen, de N116 in het zuiden en de Wijnegemsteenweg in het Oosten.



Figuur 3-4: Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (Bron: MOW Gis-viewer – Geoloket Fietsroute)

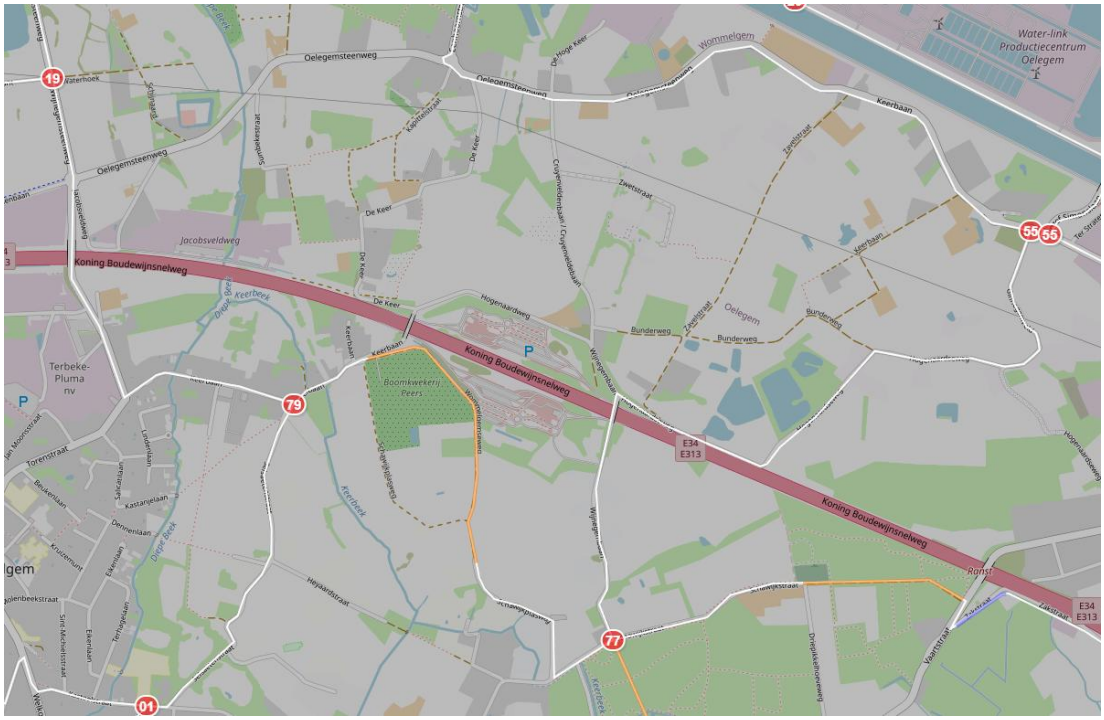
Het mobiliteitsplan van Wommelgem duidt de route Keerbaan – Hogenaardweg aan als lokale fietsroute.



Figuur 3-5: Functioneel fietsroutenetwerk (Mobiliteitsplan Wommelgem 2016)

Het recreatief fietsroutenetwerk maakt enkel gebruik van de brug Wijnegembaan (Ranst) om de E313 te kruisen tussen knooppunt 55 en 77.

Binnen het studiegebied maken Keerbaan, Wijnegembaan en Hogenaardseweg (oostelijk van de Wijnegembaan) en de onverharde Wommelgemseweg-Schawijkplasweg deel uit van het recreatief fietsroutenetwerk.



Figuur 3-6: Recreatief fietsroutenetwerk

3.2.2 Fietsinfrastructuur

De wegen binnen de ruime projectzone zijn niet voorzien van aparte fietspaden. Fietsers maken gebruik van de rijweg (gemengd verkeer).

De Wijnegembaan is sinds 2020 voorzien van okerkleurige fietssuggestiestroken.

3.3 Openbaar vervoer

3.3.1 Aanbod

Binnen de projectzone is de E313 de enige openbaar vervoerroute. Dit voor lijn X41 (snelbus Antwerpen-Zoersel-Malle-Turnhout) en X42 (snelbus Antwerpen – Massenhoven – Zandhoven – Herentals). Ook het functionele aanbod met lijnen 416 (Antwerpen-Wechelderzande-Turnhout Snelbus) en 418 (Antwerpen-Lille-Herentals Snelbus) maken gebruik van de autosnelweg.



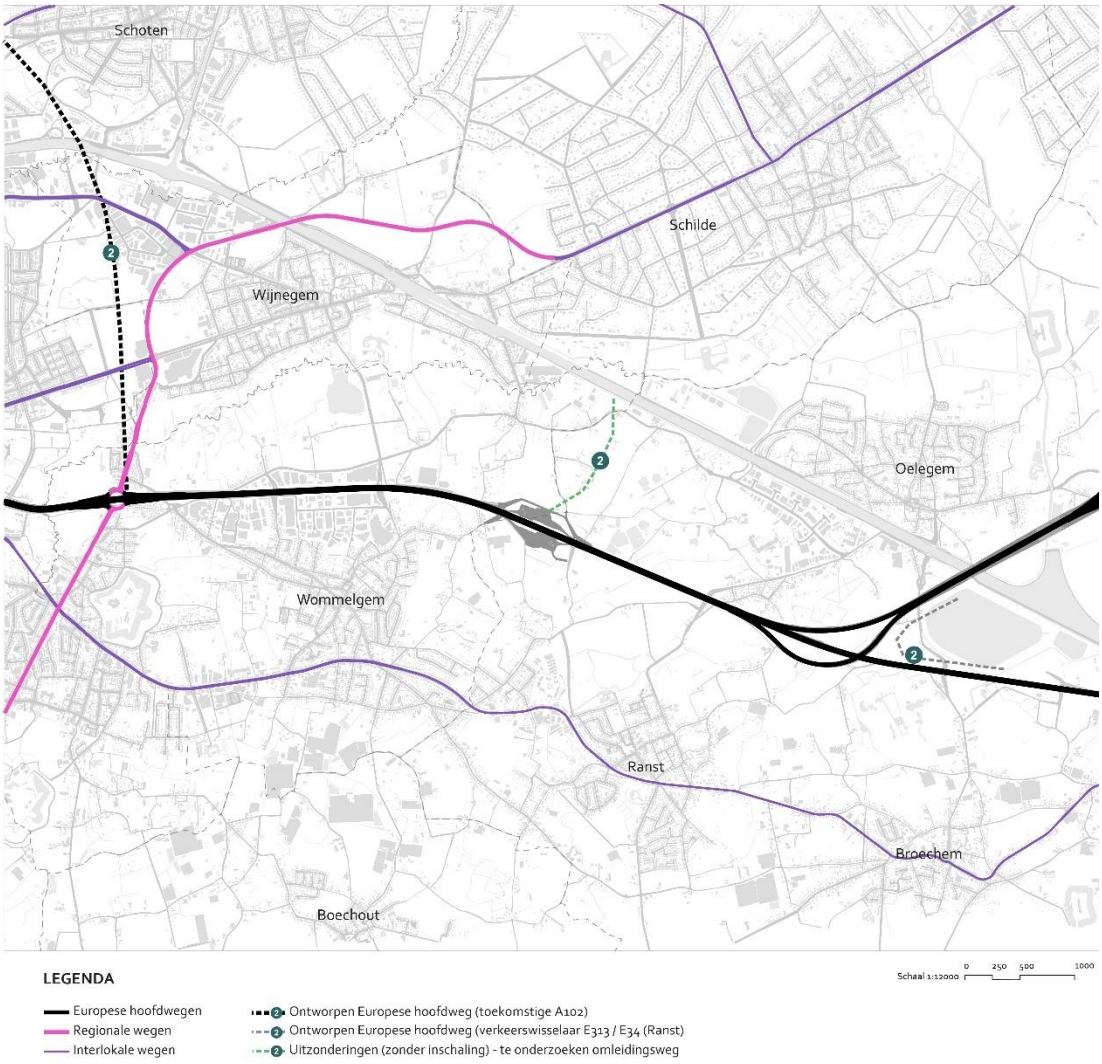
Figuur 3-7: Reiswegen en haltes De Lijn

De dichtstbijzijnde halte (lijn 34 + 341) is gelegen ten oosten van de projectzone ter hoogte van de rotonde van de Wijnegemsteenweg met de Oelegemsesteenweg en de Uilenbaan.

3.4 Auto- en vrachtverkeer

3.4.1 Categorisering van het wegennet

De Vervoerregio Antwerpen duidt de E313 aan als Europese hoofdweg. De N12 is gecategoriseerd als regionale weg, de N116 als interlokale weg. De Vervoerregio duidt tevens de ontworpen Europese hoofdweg A102 aan, de verkeerswisselaar E313xE34 te Ranst en een te onderzoeken omleidingsweg vanuit de dienstenzone Ranst naar het Albertkanaal.



Figuur 3-8: Wegencategorisering Vervoerregio Antwerpen (eigen verwerking)

Binnen het mobiliteitsplan van Wommelgem zijn de Keerbaan, De Keer en Hogenaardseweg geselecteerd als lokale wegen type III (erfontsluiting).

Het studiegebied wordt ontsloten via de Oelegem- en Wijnegemsteenweg die gecategoriseerd zijn als lokale weg type II (gebiedsontsluiting).

De Wijnegembaan heeft een categorisering als lokale weg type III - Erftoegangsweg (mobiliteitsplan Ranst).

3.4.2 Huidige infrastructuur

3.4.2.1 Wegvakken

De wegen in de projectzone zijn uitgevoerd in asfalt. De Keerbaan heeft een verhardingsbreedte van ca. 7m; Hogenaardweg en Wijnegembaan/Cruyenveldebaan ca. 6m. De Keer is veel smaller (ca. 3,5m).

Wommelgemseweg, Schawijkplas en Kapittelstraat zijn onverharde wegen.

3.4.2.2 Kruispunten

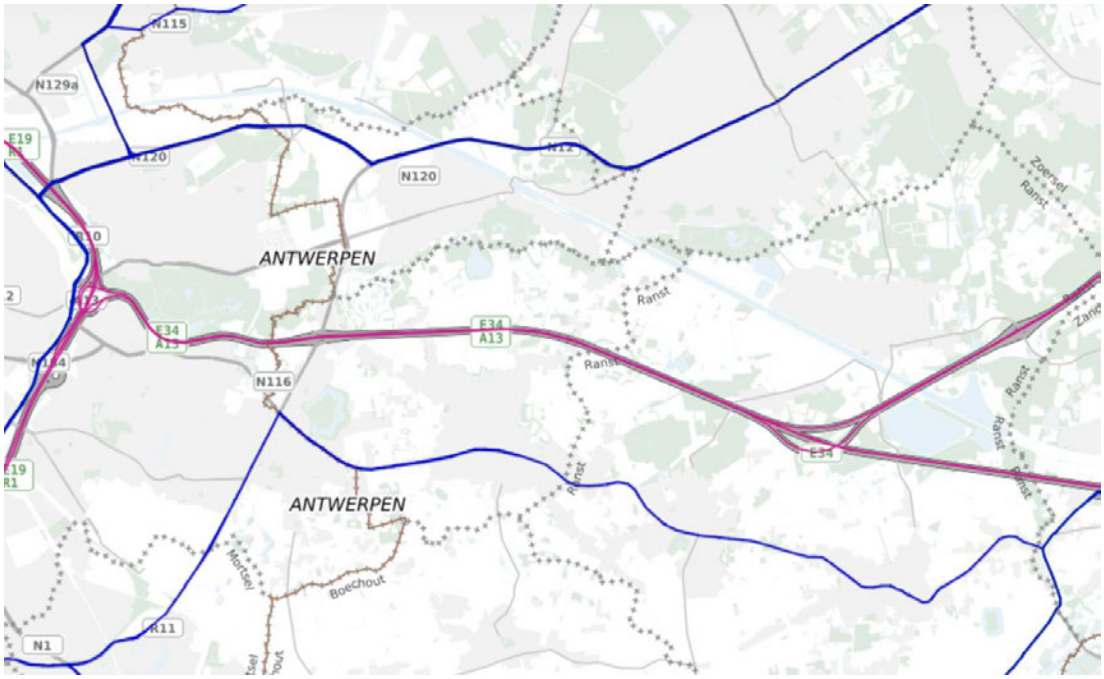
Op de kruispunten binnen de projectzone geldt de voorrang van rechts.

3.4.2.3 Snelheidsregimes

Op de verbinding Wijnegembaan – Cruyenveldebaan is de maximumsnelheid 50km/u; op de overige wegen is dat 70km/u.

3.5 Uitzonderlijk vervoer

Binnen het studiegebied zijn geen routes uitzonderlijk vervoer geselecteerd, behalve de E313 (klasse 120).



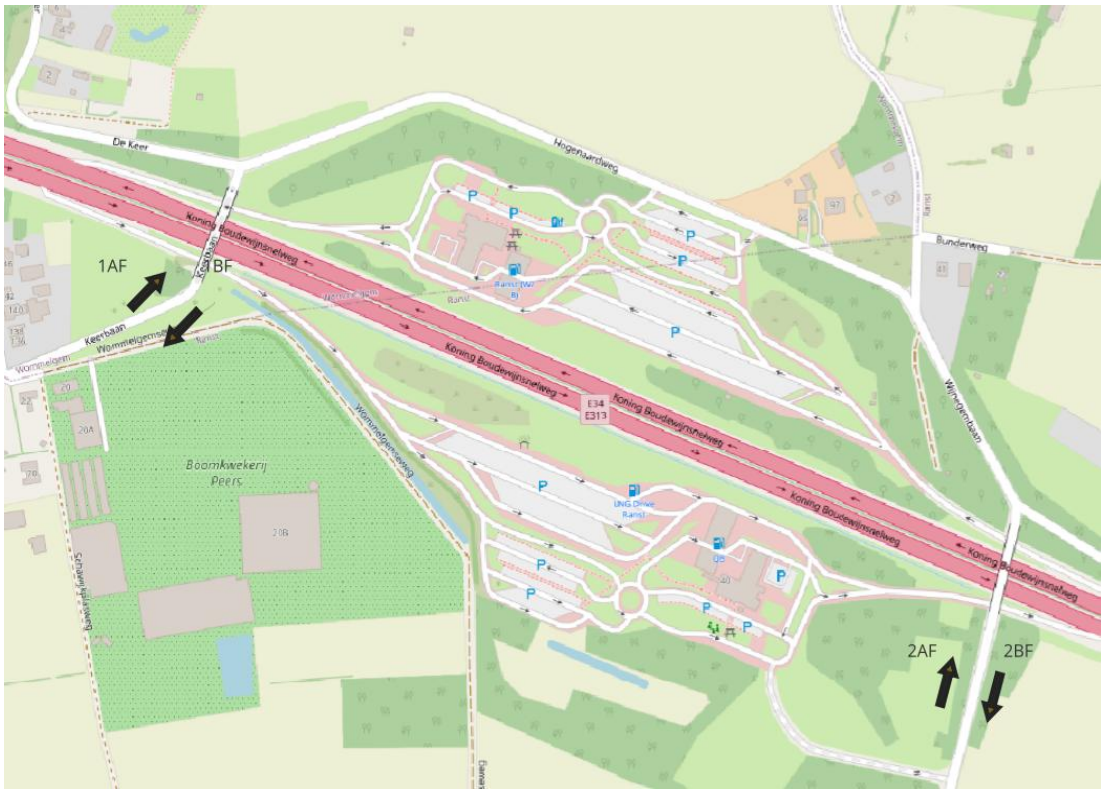
5 KM/U OP AUTOSNELWEGEN	Begeleiding door een politiedienst om meerdere opeenvolgende bruggen over te rijden aan beperkte snelheid van 5 km/u op autosnelwegen of wegen met twee of meer rijstroken in elke richting, waar de maximum toegelaten snelheid hoger is dan 70 km/u.
KLASSE 90 (BLAUW)	De reiswegen dienen door de gebruiker voor het vertrek van het transport verkend te worden. Elke aanpassing dient bij de Dienst Uitzonderlijk vervoer aangevraagd te worden.
KLASSE 120 (ROOD)	De reiswegen dienen door de gebruiker voor het vertrek van het transport verkend te worden. Elke aanpassing dient bij de Dienst Uitzonderlijk vervoer aangevraagd te worden.
KRAAN (GROEN)	De reiswegen dienen door de gebruiker voor het vertrek van het transport verkend te worden. Elke aanpassing dient bij de Dienst Uitzonderlijk vervoer aangevraagd te worden.
AUTOSNELWEGEN (ROOD)	De reiswegen dienen door de gebruiker voor het vertrek van het transport verkend te worden. Elke aanpassing dient bij de Dienst Uitzonderlijk vervoer aangevraagd te worden.

Figuur 3-9: Routes uitzonderlijk vervoer (AWV)

3.6 Verkeersintensiteiten

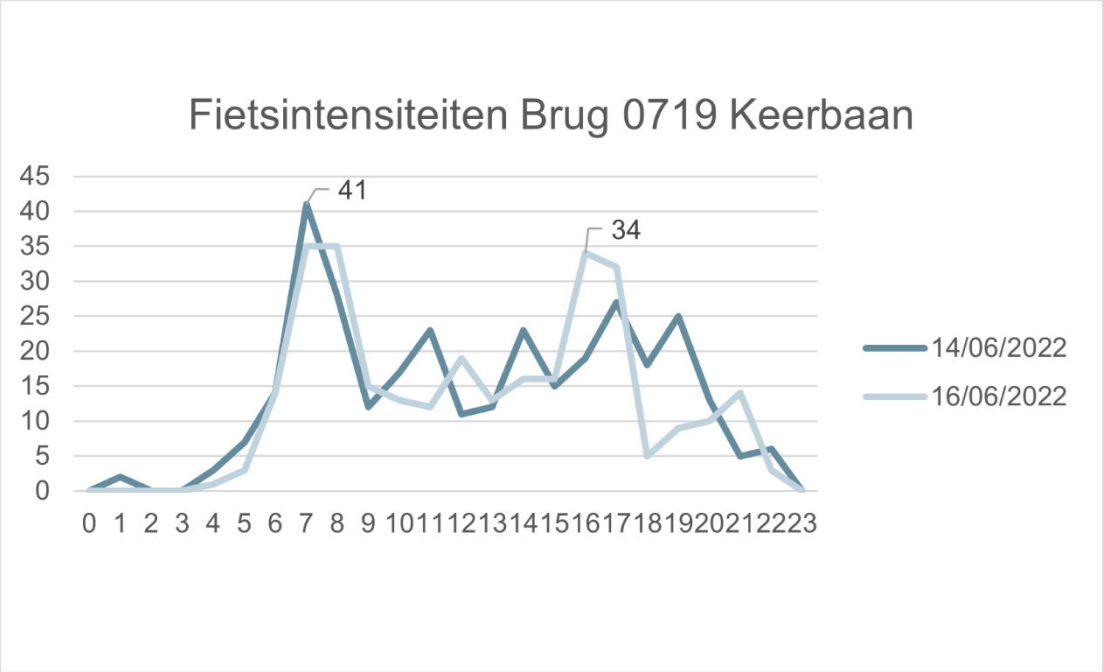
Voor beide bruggen werden gedurende de maand juni 2022 fietstellingen uitgevoerd. Op de brug aan de Keerbaan liep de telperiode van 8 juni tot en met 22 juni 2022. De hoogste fietsintensiteiten werden gemeten op 21 juni 2022.

Voor de brug aan de Wijnegembaan vond de telling plaats van 7 juni tot en met 27 juni 2022. De piekwaarden werden geregistreerd op 15 juni en 22 juni 2022.

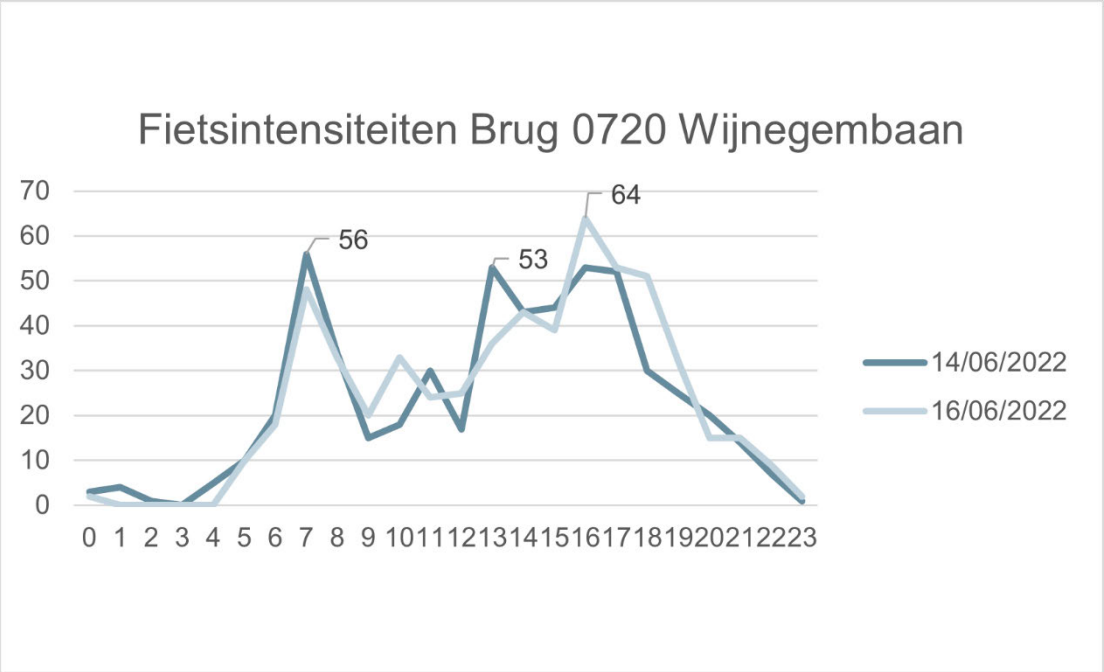


Figuur 3-10: Tellocaties fietsintensiteiten

In volgende figuren wordt het verloop van het fietsverkeer weergegeven voor een gemiddelde weekdag (dinsdag en donderdag) op beide bruggen.



Figuur 3-11: Fietsintensiteiten brug 0719 Keerbaan (Bron: AWV Antwerpen)



Figuur 3-12: Fietsintensiteiten brug 0720 Wijnegembaan (Bron: AWV Antwerpen)

Uit de dagcurves blijkt duidelijk een herkenbaar patroon met een ochtend- en avondspits. Opvallend is dat de ochtendspits zich al relatief vroeg manifesteert. Daarnaast is rond 13 à 14 uur een secundaire, meer bescheiden piek zichtbaar aan de Wijnegembaan, mogelijk te verklaren door shiftwissels en andere werkgerelateerde verplaatsingen. De avondspits zet zich doorgaans in vanaf ongeveer 15 uur en houdt aan tot omstreeks 18 uur, wat overeenkomt met de pendelstromen na school- en werkdag.

3.7 Snelheidsmetingen

Er zijn geen relevante snelheidsmetingen beschikbaar gezien de brug is afgesloten voor gemotoriseerd verkeer.

3.8 Ongevallen

3.8.1 Interactieve ongevallenkaart

De interactieve ongevallenkaart van de federale overheid (Statbel) geeft de ongevallen weer die plaatsvonden tijdens de periode 2017-2024 op het Belgisch grondgebied. Hiermee wordt ongeveer 85-95% (85% tot 2021, 95% vanaf 2022) van de door de federale politie geregistreerde ongevallen met doden of gewonden via geolocatie in kaart gebracht.



Figuur 3-13: Interactieve ongevallenkaart (Bron: Statbel.fgov.be)

In oktober 2024 gebeurde er een ongeval met lichtgewonden op De Keer tussen een fietser en een personenwagen (frontale botsing).

Op het kruispunt van de Hogenaardseweg (westelijke tak) met de Wijnegembaan was er in mei 2024 eveneens een ongeval met licht gewonden. Ditmaal tussen een fietser en een lichte vrachtauto (zijdelingse aanrijding.

Beide ongevallen gebeurden overdag in droge omstandigheden.

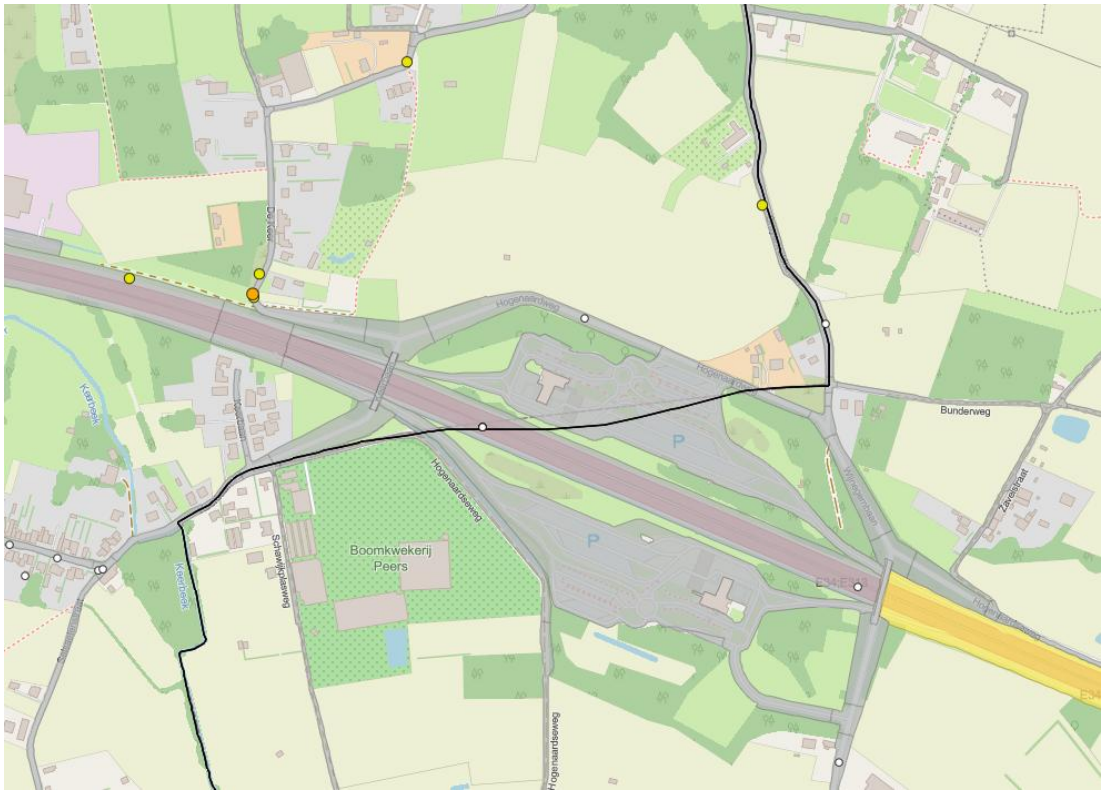
De geregistreerde ongevallen dateren van voor de afsluiting van de Keerbaanbrug voor gemotoriseerd verkeer dd. 20 oktober 2025. Eventueel verkeersongevallen van 2025 zijn nog niet opgenomen in de federale ongevallenstatistiek.

3.8.2 Ongevallendata lokale politie

3.8.2.1 Dashboard verkeersongevallen Provincie Antwerpen

Om een beter beeld te krijgen op de lokale ongevallen werd ook het dashboard verkeersongevallen van de provincie Antwerpen geraadpleegd. Deze data wordt maandelijks geactualiseerd.

De geraadpleegde data omvat de gegevens t.e.m. december 2025.



Figuur 3-14: Interactieve ongevallenkaart (Bron: Dashboard verkeersongevallen Provincie Antwerpen)

Op De Keer zien we 4 ongevallen met lichamelijk letsel waarvan 1 met zwaargewonden in de bocht onderaan de helling naar de brug (tak De Keer). Bij deze ongevallen was telkens een fietser het slachtoffer. Deze fietsongevallen dateren van voor de afsluiting van de Keerbaanbrug voor gemotoriseerd verkeer.

Op de Hogenaardweg en de Wijnegembaan zien we telkens 1 ongeval met enkel stoffelijke schade; op de Cruyenveldebaan 2 ongevallen met daarbij 1 met licht gewonden. Bij de ongevallen op de Hogenaardweg en de Cruyenveldebaan ging het om enkelvoudige ongevallen.

De ongevallen op de E313 blijven hier buiten beschouwing.

3.8.2.2 Lokale politie ZARA (Ranst)

In de directe omgeving van de projectzone werden 2 verkeersongevallen met louter stoffelijke schade vastgesteld:

- 23/05/2022: Cruyenveldebaan > voertuig in gracht gereden
- 12/08/2025: Schawijkplasweg > Fluvius meldt een aangereden verlichtingspaal

Het ging daarbij dus telkens om een enkelvoudig ongeval.

3.8.2.3 Lokale politie MINOS (Wommelgem)

Lokale politie MINOS meldt geen bijkomende ongevallen naast diegene die teruggevonden kunnen worden op het dashboard verkeersongevallen.

3.9 Ruimtelijke analyse

De projectzone omvat de brug van de Keerbaan over de E313, op de overgang tussen de bebouwing van het centrum van Wommelgem en het open landschap 'Lage Keer' ten noorden van de E313.

Noordzijde E313

Aan de noordzijde van de brug splits de aanloophelling zich in 2: De Keer in westelijke richting en Hogenaardseweg in oostelijke richting. Bij het afrijden van de brug strekt zicht het open landbouwlandschap van de Lage Keer zich voor je uit.

De verharding blijft er beperkt tot de rijbaan zelf. Aan de toegang tot de brug zijn zware betonblokken geplaatst om de afsluiting voor gemotoriseerd verkeer te handhaven, in combinatie met de nodige signalisatie. De blokken werden geplaatst sinds de werken aan de Oelegemsteenweg, sinds 27 oktober 2025. Op de bermen van het grondlichaam van beide aanloophellingen hebben zich forse houtkanten ontwikkeld.



Figuur 3-15: Foto Keerbaanbrug Noord

Brug E313

Op en onder de brug verandert het groene beeld in 100% harde verkeersinfrastructuur: Op de brug zijn naast de rijweg 2 verharde voetpaden in betontegels aanwezig; onder de brug liggen de op- en afritten naar de Dienstenzone Poort Antwerpen, waardoor in deze zone vooral de weginfrastructuur domineert en het groen minder aanwezig is. Rond de aanloophellingen van de brug blijft het groen wel prominent aanwezig, met hoge bomen en brede, begroeide bermen die de overgang met de infrastructuur verzachten.



Figuur 3-16: Foto Keerbaanbrug (rijrichting Noord)

Zuidzijde E313

Aan de zuidezijde is het grondlichaam opener met enkel in aansluiting met de E313 wat struweel en enkele bomen. Aan de oostzijde is de Boomkwekerij Peers beeldbepalend. Waar de brug landt begint het woongebied van Wommelgem met open en halfopen bebouwing.



Figuur 3-17: Foto Keerbaanbrug Zuid

4. KNELPUNTEN

De Keerbrug staat momenteel onder verscherpt toezicht omwille van de slechte toestand. De brug is daarom momenteel afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Het wegnemen van de belastingen (het verkeer) doet de risico's op verdere afbrokkelingen dalen. Het is echter nog steeds zo dat verdere afbrokkelingen (door 'betonrot') niet kan gestopt worden. Ook de corrosie op de wapening (ook op de spankabels) zal zich verderzetten. Deze achteruitgang van de toestand heeft op termijn dan ook gevolgen op de constructie zelf (de brugconstructie moet haar eigen gewicht kunnen blijven dragen).

Het afsluiten van de brug heeft een impact op het (lokaal) gemotoriseerd dat dient om te rijden. Dat heeft zowel een impact op de omwonenden alsook op de aanwezige landbouwbedrijven in het bijzonder Boomkwekerij Peers bvba. Boomkwekerij Peers (ca. 50 leveringen per dag in het hoogseizoen, ca. 5 leveringen tijdens het laagseizoen) ontsloot via de Keerbaanbrug, Hogenaardseweg en Cruyenveldebaan naar de Oelegemsteenweg. Een ontsluiting via de Keerbaan naar de Wijnegemsteenweg is niet mogelijk (wijkstraat met verkeersdrempels, asverschuivingen en wegversmallingen); de ontsluiting via de onverharde Schawijkplasweg naar de Wijnegembaan is eveneens niet evident.

5. RANDVOORWAARDEN EN VISIES VAN DE ACTOREN

5.1 Randvoorwaarden van uit technisch oogpunt

5.1.1 Inrichtingseisen Erftoegangswegen (EW)

De Vlaamse Regering besloot in het Regeerakkoord 2019-2024 om een nieuwe wegencategorisering in te voeren. Het nieuwe netwerkconcept gaat uit van een multimodale benadering en is robuust, vlot in alle omstandigheden, meer samenhangend en met eenvoudige benamingen. Voor de nieuwe wegencategorisering worden basisprincipes opgesteld met betrekking tot de inrichting van de wegen.

Voor Erftoegangswegen (EW) zijn volgende basisprincipes van toepassing:

- Erftoegangswegen worden ingericht vanuit het principe van maximale leefkwaliteit, de verkeersfunctie is beperkt en ondergeschikt.
- Erftoegangswegen zijn verkeersveilig ontworpen voor alle verkeersdeelnemers.
- De snelheidslimiet voor het gemotoriseerd verkeer op erftoegangswegen bedraagt maximum 50 km/h (BUBEKO) en maximum 30 km/h (BIBEKO en kerngebied).
- Kruispunten op erftoegangswegen zijn voorrangsgeregeld of er geldt voorrang van rechts.
- Op erftoegangswegen zijn conflicten met tegemoetkomend verkeer mogelijk.
- Erftoegangswegen zijn leesbaar en zetten aan tot het gewenste gedrag.
- De inrichting van erftoegangswegen is vergevingsgezind voor alle weggebruikers.

Volgende ambities worden gesteld aan Erftoegangswegen (EW):

- Erftoegangswegen worden ontworpen rekening houdend met de kwaliteit van de omgeving
  Er is een relatie tussen de weg en de omgeving.
  Bij het ontwerp van een EW worden de 10 kernkwaliteiten van de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen toegepast. Op die manier wordt bijgedragen aan de kwaliteit van de omgeving. De 10 kernkwaliteiten kunnen gebiedsgericht voor elk ontwerp vertaald worden door ambities of uitdagingen te formuleren. De omgeving waarin men ontwerpt zal hierbij een bepalende factor zijn. Enkele relevante kernkwaliteiten (niet exhaustief) zijn:
  - Gezondheid
  - Waardering van erfgoed en karakteristieken van het landschap
  - Biodiversiteit, ecologische samenhang en bodemkwaliteit
  - Klimaatbestendigheid
  - Inclusief samenleven

- Ontsluitingswegen omvatten enkele basiselementen
  De basiselementen die voorzien moeten worden op een EW dienen om de herkenbaarheid en de verkeersveiligheid van de weg te verhogen. Ze zijn afhankelijk van het type gebied (kerngebied, BIBEKO en BUBEKO) en van de specifieke omgeving.

	BUBEKO (max 50 km/h)	BIBEKO (max 50 km/h of 30 km/h)	Kerngebied (max 30 km/h)
	Gesloten verharding. Aandacht voor klimaatbestendige inrichting is aangewezen.	Gesloten verharding. Aandacht voor klimaatbestendige inrichting is aangewezen.	Gesloten verharding. Aandacht voor klimaatbestendige inrichting is aangewezen
	De openbare weg wordt niet standaard verlicht (dynamische aansturing mogelijk). Openbare verlichting kan voorzien worden ter hoogte van discontinuïteiten, gevaarpunten of attractiepolen. Als verlichting ontbreekt, moet er extra aandacht gaan naar bebakening (bv. randmarkering of reflectoren), in het bijzonder ter hoogte van scherpe bochten en op plaatsen waar verhoogde attentie van de weggebruiker nodig is.	De openbare weg kan verlicht worden (dynamische aansturing mogelijk). Als verlichting ontbreekt, moet er extra aandacht gaan naar bebakening (bv. randmarkering of reflectoren), in het bijzonder ter hoogte van scherpe bochten en op plaatsen waar verhoogde attentie van de weggebruiker nodig is.	De openbare weg kan verlicht worden (dynamische aansturing mogelijk). Als verlichting ontbreekt, moet er extra aandacht gaan naar bebakening (bv. randmarkering of reflectoren), in het bijzonder ter hoogte van scherpe bochten en op plaatsen waar verhoogde attentie van de weggebruiker nodig is.
	Zebrapaden op wegvakken mogelijk.	Oversteekbaarheid moet overal gegarandeerd worden gezien de lage snelheid van het gemotoriseerd verkeer en het verblijfskarakter. Zebrapaden op wegvakken zijn niet noodzakelijk maar wel mogelijk gemotiveerd vanuit de omgeving.	Oversteekbaarheid moet overal gegarandeerd worden gezien de lage snelheid van het gemotoriseerd verkeer en het verblijfskarakter. Zebrapaden op wegvakken zijn niet noodzakelijk maar wel mogelijk gemotiveerd vanuit de omgeving.
	Erfaansluitingen op rijbaan zijn toegelaten. Aanliggende fietspaden of gemengd verkeer in functie van intensiteit (zie Vademecum fietsvoorzieningen).	Erfaansluitingen op rijbaan zijn toegelaten. Gemengd verkeer (zie Vademecum fietsvoorzieningen).	Erfaansluitingen op rijbaan zijn toegelaten. Gemengd verkeer (zie Vademecum fietsvoorzieningen).
	Parkeren op de rijbaan toegelaten.	Parkeren op de rijbaan toegelaten.	Parkeren op de rijbaan toegelaten.
	Openbaar vervoer halteert op rijbaan.	Openbaar vervoer halteert op rijbaan.	Openbaar vervoer halteert op rijbaan.
Bedrijventerreinen/ kmo-zones, containerparken, landbouwbedrijven, ...	Afhankelijk van de massa, snelheid en intensiteit van het aanwezige verkeer is het ontvlechten van vrachtwagenverkeer en fietsers/voetgangers sterk aangeraden.	Afhankelijk van de massa, snelheid en intensiteit van het aanwezige verkeer is het ontvlechten van vrachtwagenverkeer en fietsers/ voetgangers nodig.	Afhankelijk van de massa, snelheid en intensiteit van het aanwezige verkeer is het ontvlechten van vrachtwagenverkeer en fietsers/ voetgangers nodig.
Schoolomgevingen	Maximum 30 km/h. Veilige wacht- en oversteekzones voor voetgangers en fietsers. en/of (variabele) schoolstraten	Veilige wacht- en oversteekzones voor voetgangers en fietsers en/of (variabele) schoolstraten	Veilige wacht- en oversteekzones voor voetgangers en fietsers. en/of (variabele) schoolstraten
Recreatiegebieden	Maximum 30 km/h. Veilige wacht- en oversteekzones voor voetgangers en fietsers	Veilige wacht- en oversteekzones voor voetgangers en fietsers	Veilige wacht- en oversteekzones voor voetgangers en fietsers

Figuur 5-1: Basiselementen erftoegangswegen (Bron: Basisprincipes inrichting robuust wegennet: Ontsluitingswegen & Erftoegangswegen – Versie 1.0 februari 2023)

5.1.2 Vademecum fietsvoorzieningen

5.1.2.1 Fietspaden

Maatvoering

De maatvoering vertrekt van de fysieke breedte van fiets en fietser, vermeerderd met de vetergang. Samen vormen deze het vrije profiel. Dit vrije profiel bedraagt 1 m. Ruimtelijk vertaalt het vrije profiel zich in de fietspadverharding, aangevuld met de schuwafstanden en de afstand ten opzichte van de rijbaan.

De maatvoering moet toelaten om veilig en comfortabel naast elkaar te rijden, in te halen en/ of te kruisen. Daarbij bepalen het aantal gebruikers, hun karakteristieken en het aantal verwachte ontmoetingen (inhalen/kruisen) de gewenste maatvoering. Lokale factoren kunnen aanleiding geven om ruimer te gaan dan de standaardbreedte: zeer hoge intensiteiten fietsverkeer, zeer diverse samenstelling fietsverkeer bijvoorbeeld op een langeafstands- én schoolroute, hoofdfietsroutes, stationsomgevingen... Voor nieuwe infrastructuur wordt bij de piekintensiteiten best rekening gehouden met een zekere groeimarge: de potentiële fietsintensiteit. Dat betekent dat de maatvoering moet uitgaan van de verwachte volumes fietsers, en niet van de huidige aantallen fietsers. De breedte van het fietspad of de fietssnelweg wordt van rand tot rand gemeten, exclusief eventuele fietspadmarkering.

Type	Intensiteit (verwachte aantal fietsers drukste uur)	Standaardbreedte (m)
Éénrichtingsfietspad	0 – 250	≥ 2,00
	> 250	≥ 3,00
Tweerichtingsfietspad	0 - 250	≥ 3,00
	> 250	≥ 4,00
Fietssnelweg	0-500	≥ 4,00
	> 500	≥ 6,00

Figuur 5-2: Richtlijnen voor standaardbreedte fietspaden, rekening houdend met intensiteit fietsverkeer (Bron: Vademecum Fietsvoorzieningen 2024)

Voor een aanliggend fietspad is de afstand ten opzichte van de rijbaan minimaal 0,50 m, te meten vanaf de start van de (opstaande) rand van de boordsteen aan de rijbaanzijde tot de rand van het fietspad. Voor een vrijliggend fietspad: minimaal 1,50 m, te meten vanaf de start van de (opstaande) rand van de boordsteen aan de rijbaanzijde tot de rand van het fietspad. Bij hoge intensiteiten gemotoriseerd verkeer en/of veel vrachtverkeer is een bredere tussenafstand aangewezen. De inplanting van een verticaal lineair element zoals een haag kan, tenminste als de schuwafstanden gerespecteerd worden. Dit mag echter niet leiden tot een reductie van de minimale tussenafstand van 1,50 m. Vanaf een snelheid van 90 km/u of hoger is een parallelle fietsvoorziening op een eigen tracé noodzakelijk.

Bij het ontwerpen van fietsinfrastructuur moet men er rekening mee houden dat fietsers steeds een zekere schuwafstand bewaren tegenover bijvoorbeeld een verhoogde (of verlaagde) rand, een haag, gevel of andere elementen. Het niet respecteren van de schuwafstanden leidt tot een vermindering van de bruikbare breedte van fietsinfrastructuur. De schuwafstand wordt steeds gemeten vanaf de rand van de verharding van het fietspad, zodat fietsers maximaal gebruik kunnen maken van de beschikbare breedte van het fietspad.

Volgende schuwafstanden zijn van toepassing:

- 25 cm tot een opstaande rand of hoogteverschil. Gemeten vanaf (de start van) het hoogteverschil tot de rand van het fietspad.

- 50 cm tot vaste obstakels zoals verkeersborden, leuningen, verlichtingspalen… Gemeten van de rand van de paal of het obstakel tot de rand van het fietspad.

- 50 cm tot een groenvoorziening (boom, haag, struik, ...). Gemeten vanaf de rand van de groenvoorziening tot de rand van het fietspad. Er moet rekening gehouden worden dat deze schuwafstand ook behouden blijft wanneer hagen en struiken in bloei staan en bomen groeien. Groenvoorzieningen worden, afhankelijk van hun specifieke kenmerken, dus steeds verder dan 50 cm gepland ten opzichte van de rand van het fietspad.

- 75 cm tot een vaste gesloten wand zoals een muur, gevel, schuilhuisje, (overdekt) terras, diep obstakel of geparkeerd voertuig (onafhankelijk van de breedte van het parkeervak). Gemeten vanaf de start van de (opstaande) rand van de boordsteen aan de rijbaanzijde of de rand van de gesloten wand tot de rand van het fietspad.

Materialisatie

Bij de keuze van het materiaal zijn zowel comfort als veiligheid voor de fietser van belang. De fiets is een balansvoertuig, heeft meestal geen vering en is gevoelig voor oneffenheden in het wegdek. Om op een aangename manier te kunnen rijden is een vlakke ondergrond dus van groot belang. Als de textuur van het wegdek fijner is, moet er minder spierkracht ingezet worden maar zijn de risico's op ongevallen door glijden of wegslippen groter - zeker bij regenweer of wanneer fietsers aan hogere snelheid een bocht nemen. Is de textuur wat stroever, dan is de remweg korter maar verhoogt de rolweerstand. Het fietsen vraagt meer energie, en vallen op een ruwe ondergrond is over het algemeen pijnlijker. Rekening houdend met kenmerken zoals de aanleg- en onderhoudskost, de levensduur, het draagvermogen of het fietscomfort moet de meest geschikte verharding, fundering en onderfundering worden gekozen. Een algemene richtlijn is dat het comfort van fietsers minstens het comfort van automobilisten moet evenaren. Bitumineuze verharding, ofwel asfalt, is in de meeste gevallen de voorkeursoplossing.

Kleurgebruik

Alle soorten verhardingen kunnen in een specifieke kleur uitgevoerd worden, al zijn er wel beperkingen omwille van technische redenen. Asfalt leent zich hiertoe het best, en is vanwege het fietscomfort ten zeerste aanbevolen. Ook bestrating met betonstraatstenen kan in kleur worden aangebracht, maar is minder geschikt vanwege het fietscomfort. In het geval van cementbetonverhardingen moet de verharding over de volledige dikte in de massa gekleurd worden. Dit is in het algemeen duurder dan het kleuren van andere soorten verharding. De keuze van de kleur van halfverhardingen is vrij beperkt en afhankelijk van de keuze van de granulaten.

Verhoogd aanliggende fietspaden moeten duidelijk onderscheiden kunnen worden van de rijbaan en het voetpad. Wanneer rijbaan en fietspad dezelfde verharding kennen, kan een rode inkleuring van de fietspadverharding zorgen voor herkenbaarheid. Een rode kleur is in ieder geval steeds aangewezen in geval van een groot aantal conflictpunten, en kan ook gebruikt worden om het onderscheid met het voetpad duidelijk te maken. Ook

fietspadmarkering kan gebruikt worden om het onderscheid te maken met de aanliggende rijbaan.

Bij vrijliggende fietspaden bestaat er reeds een duidelijke fysieke scheiding tussen de fietsvoorziening en de rijbaan. Hier wordt de fietsvoorziening niet noodzakelijk met een rode kleur geaccentueerd ten opzichte van de rijbaan, maar de rode kleur kan de herkenbaarheid vergroten.

Bij fietssnelwegen hoeft geen rode kleur te worden toegepast. Afhankelijk van de lokale omstandigheden of om de herkenbaarheid te vergroten, kan dit wel een mogelijke ontwerpoplossing zijn. Bij fietsstraten bevordert een rood wegdek de leesbaarheid en herkenbaarheid van de fietsstraat. Fietssuggestiestroken worden uitgevoerd in okergele kleur of in een andere materiaalkeuze, maar nooit in een rode kleur.

In het geval van fietswegen en jaagpaden wordt er geen rode kleur toegepast: er is medegebruik door andere weggebruikers waardoor een rode inkleuring hier geen meerwaarde biedt.

Ter hoogte van specifieke conflictpunten dient kleurgebruik vooral om de voorrangssituatie te verduidelijken. Bij kruisingen van zijstraten waarbij het fietsverkeer voorrang heeft, wordt er gesproken van een doorlopend fietspad. De plaats waar de fietser de zijstraat dwarst wordt in een (fel)rode kleur uitgevoerd zodat zowel fietsers als andere weggebruikers worden gewezen op de voorrangssituatie en het conflict. Een inkleuring die reeds voor de oversteek start en pas erna eindigt, kan voor een betere leesbaarheid zorgen. Het fietspad sluit bij voorkeur naadloos aan op de rijbaan. Waar de fietser geen voorrang heeft, wordt er geen (fel)rode kleur toegepast en wordt de eventuele kleur en fietspadmarkering van het fietspad onderbroken. Bij toegangen tot bedrijventerreinen, winkelzones... die door een hoge intensiteit aan kruisend verkeer een risico vormen voor het fietsverkeer, kan het fietspad ter hoogte van de toegang in (fel)rode kleur uitgevoerd daar waar de fietser voorrang heeft. De aanduiding is identiek aan deze gebruikt bij een doorlopend fietspad.

5.2 Visie van de actoren

5.2.1 AWV

De Keerbrug staat momenteel onder verscherpt toezicht omwille van de slechte toestand. Het wegnemen van de belastingen (het verkeer) doet de risico's op verdere afbrokkelingen dalen. Het is echter nog steeds zo dat verdere afbrokkelingen (door 'betonrot') niet kan gestopt worden. Ook de corrosie op de wapening (ook op de spankabels) zal zich verderzetten. Deze achteruitgang van de toestand heeft op termijn dan ook gevolgen op de constructie zelf (de brugconstructie moet haar eigen gewicht kunnen blijven dragen).

Tijdens het onderzoek in het kader van de F107 werd geopperd om de bestaande Keerbrug te benutten als fietsbrug totdat meer duidelijkheid bestaat omtrent de plannen voor de Nieuwe rand en de Lage Keer. Deze onderzoekspiste werd verlaten omwille van de té slechte staat van de brug

5.2.2 ANB

In de omgeving zijn diverse ecoverbindingen gerealiseerd. Een ecoberm op de Keerbaanbrug over het Albertkanaal en ter hoogte van de Vaartstraat over de E313. Het is een belangrijke

ecologische noord-zuid corridor in het projectgebied, het verbindt de Schijnvallei met het Bos van ranst/Zevenbergbos.

Een ecoverbinding is wenselijk voor alternatieven met een connectie in de nabijheid van het Zevenbergbos om een meerwaarde te creëren voor het versterken van de NZ-verbinding en de ontsnippering van de E313.

Het ecoduct in het voorstel voor de Lage Keer is niet interessant vermits deze centraal aansluit op bestaande woningen, ontwikkelingsgebied/Nieuwe Rand. Idealiter wordt het ecoduct meer oostelijk voorzien in de buurt van of centraal ter hoogte van het Zevenbergbos.

Ten noorden van de E313 geeft ANB mee dat de ecologische noord-zuid verbinding een belangrijk aandachtspunt vormt bij het doorkruisen van de open ruimte richting de brug over het Albertkanaal. In een volgende fase worden ontsnipperings-maatregelen opgenomen.

De kleine boszone ten zuiden van de Antwerpse Poort (Q8) heeft weinig ecologische waarde en kan ergens anders in het projectgebied gecompenseerd worden.

5.2.3 Gemeente Wommelgem

Voor de gemeente Wommelgem is het behoud van de lokale fietsrelatie tussen Wommelgem en Oelegem, zoals opgenomen in het gemeentelijk mobiliteitsplan, belangrijk. Een alternatieve route is een mogelijkheid mits voldoende veilig en kwalitatief.

Voor de ontsluiting van boomkwekerij Peers dient een oplossing te worden gezocht. Een ontsluiting via de Keerbaan (woonstraat met erfinrichting) of de Selsaetenstraat (fietsstraat) zijn geen wenselijke alternatieven voor zwaar verkeer.

5.2.4 Gemeente Ranst

Omwille van de huidige afsluiting van de Keerbaanbrug voor gemotoriseerd verkeer verloopt de ontsluiting van boomkwekerij Peers voornamelijk via de Schawijkplasweg. Deze weg is daarvoor niet uitgerust en het zwaar verkeer zorgt voor overlast bij de bewoners. Er dient naar een definitieve oplossing gezocht te worden voor dit probleem.

5.2.5 VLAIO

Voor Vlaio is het belangrijk dat er geen onverenigbaarheden zijn met de visie voor het project ‘Regionaal bedrijventerrein Lage Keer’.

6. BIJKOMEND ONDERZOEK

Het bijkomend onderzoek heeft als doen om de effecten van de afbraak van brug 0719 Wommelgem in beeld te brengen. Het onderzoek omvat volgende deelstudies:

- **HB-onderzoek**: Welke fietsers en voetgangers maken momenteel gebruik van de brug? Met welke herkomst/Bestemming? Motief? Frequentie?
- **Meldingen**: Zijn er problemen gemeld als gevolg van het afsluiten van de brug voor auto- en vrachtverkeer?
- **Netwerkanalyse**: Is er impact op netwerkniveau? Hoe groot is de omrijfactor?
- **Landbouw**: Hoeveel landbouwzetels zijn nog actief in het gebied? Wat is de impact op hun bedrijfsvoering?
- **Bewoners:** In welke mate zijn inwoners geïmpacteerd? Hoe groot is de omrijfactor? Om hoeveel geïmpacteerde mensen gaat het?
- **Hulpdiensten:** Is er een impact op de bereikbaarheid voor de hulpdiensten?

6.1 HB-onderzoek

Het herkomst-bestemmingsonderzoek werd uitgevoerd door middel van een bevraging bij de gebruikers. Daarbij werd gevraagd naar herkomst, bestemming, motief en frequentie.

Gezien de brug momenteel is afgesloten voor gemotoriseerd verkeer omwille van de slechte bouwtechnische toestand van de brug werden enkel voetgangers en fietsers geteld en bevraagd.

Omdat de afbraak van de brug 0719 enkel impact heeft op de functionele lokale fietsroute werd bevraagd op een schooldag tijdens de ochtendspits **tussen 6u45 en 8u45u**. De bevraging werd uitgevoerd op een droge (tot 8u30), vorstvrije winterdag op **dinsdag 10 maart** 2026. Het verkeersonderzoek wordt ingepland met ondersteuning van de lokale politie Minos.

In totaal werden 73 fietsers geteld waarvan 71 bevraagd. **46 fietsers reden in de richting van Wommelgem (65%) en 25 in de andere rijrichting (35%). Aan de noordzijde reed 45% via De Keer en 55% via de Hogenaardseweg.**

92% van het verplaatsingsmotief was woon-werkverkeer, ca. 6% woon-schoolverkeer (4 verplaatsingen) en ca. 3% van de verplaatsingen was recreatief.

Van de 71 verplaatsingen waren er **13 lokaal (18%)** dus tussen Wommelgem en Oelegem. 26 van de verplaatsingen waren **bovenlokaal (37%)**. De overige **45% van de verplaatsingen (32) waren semi-lokaal** dus met herkomst of bestemming Oelegem of Wommelgem.

De bovenlokale herkomsten en bestemmingen waren erg divers. Volgende herkomsten hadden min. 3 verplaatsingen: Antwerpen, Schilde, Borsbeek, Pulderbos, Zoersel, Boechout en Grobbendonk; voor de bestemmingen waren dat: Antwerpen, Schilde en Wijnegem.

Van de lokale herkomsten en bestemming lagen deze tijdens de ochtendspits in Wommelgem met 22 dubbel zo hoog als die in Oelegem.

Er dient opgemerkt te worden dat tijdens de telling het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk door de werken aan de Oelegemsteenweg werd omgeleid via de Keerbaanbrug.

6.2 Meldingen

Bij de meldpunten het Agentschap Wegen en Verkeer, de gemeenten Ranst en Wommelgem werden de meldingen met betrekking tot het afsluiten van brug 0719 Wommelgem opgevraagd.

6.2.1 Meldpunt AWV Antwerpen

Geen meldingen (stand van zaken op 11/02/2026) m.u.v. boomkwekerij Peers. Zie verder onder 6.4.2.

6.2.2 Meldpunt gemeente Ranst

Geen meldingen (stand van zaken op 29/01/2026) m.u.v. boomkwekerij Peers. Zie verder onder 6.4.2.

6.2.3 Meldpunt gemeente Wommelgem

De gemeente Wommelgem ontving volgende meldingen (stand van zaken op 30/01/2026):

- 1 opmerking ontvangen van bewoners uit De Keer vermits deze straat langs de kant van de Oelegemsteenweg is afgesloten met betonblokken. Zij stelden hier de grote omrijfactor in vraag.

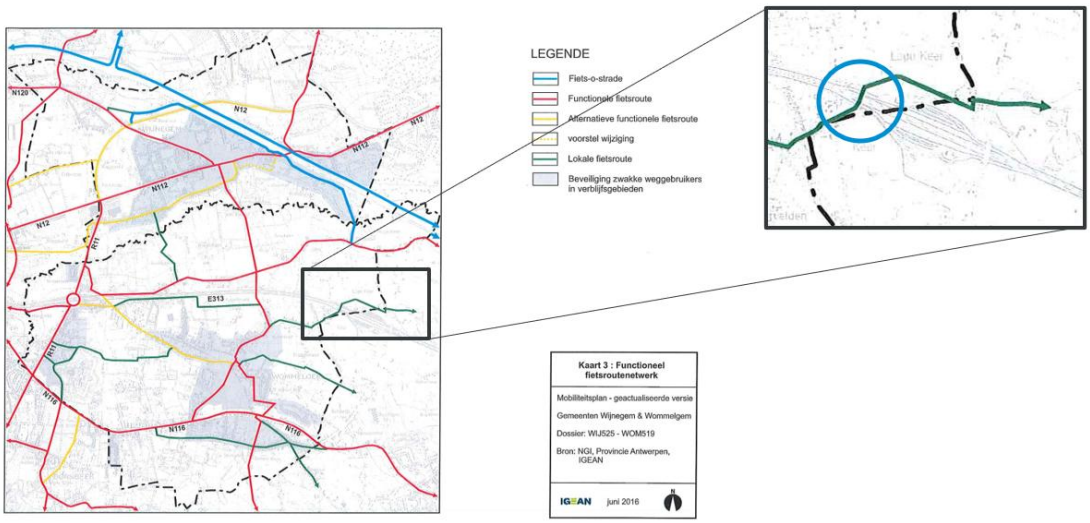
  Kanttekening: de bewoners van De Keer werden voor de afsluit van de brug bevraagd naar hun wensen i.v.m. hun straat wanneer de brug afgesloten zou worden (verplaatsen van de huidige betonblokken, behoud van de situatie,…). Zij kozen bijna unaniem voor het behoud van de huidige situatie waarbij de betonblokken zouden blijven staan aan het begin van de straat (kant Oelegemsteenweg).

- Boomkweker Peers: hier werden de meeste bemerkingen ontvangen vermits deze afsluit voor grote problemen zou zorgen voor de bevoorrading van de kwekerij (alle vrachtverkeer kwam via de brug aan de Keerbaan). De overgebleven aanrijroutes zijn eigenlijk niet geschikt voor zwaar verkeer. Zie verder onder 6.4.2.

6.3 Netwerkanalyse

De verschillende verkeersnetwerken werden besproken onder hoofdstukken 2 en 3.

Hieruit kan worden geconcludeerd dat er op netwerkniveau enkel een impact is op de lokale fietsroute die is opgenomen in het mobiliteitsplan van Wommelgem (2016). Het betreft de lokale fietsroute via de Keerbaan, Hogenaardseweg en Bunderweg tussen het centrum van Wommelgem en Oelegem. De route tussen beide centra heeft een lengte van 6,5km en een reistijd (per fiets) van ca. 21 minuten.



Figuur 6-1: Functioneel fietsroutenetwerk (Mobiliteitsplan Wommelgem 2016)

De route via de Oelegemsesteenweg (bovenlokale functionele fietsroute) is 800m langer. De reistijd tussen het centrum van Wommelgem en Oelegem neemt dan toe met 2 minuten tot 23 minuten.

In vogelvlucht meet de afstand tussen beide kerken 5,25km. De omrijfactor voor de lokale fietsroute via brug Keerbaan is dan 1,23; voor de route via de Oelegemsesteenweg (bovenlokale functionele fietsroute) is dat 1,39. De omrijfactor neemt dan toe met 0,16.

Binnen het MER-significantiekader geldt een omwegfactor tussen 1,2 en 1,4 als aanvaardbaar. De berekende waarden (1,23 voor de lokale fietsroute en 1,39 voor de bovenlokale fietsroute) blijven binnen deze drempel. Op basis van het MER-kader wordt de impact op de lokale fietsroutes als **niet significant** beoordeeld.



Figuur 6-2: Reistijd Wommelgem-Oelegem via de lokale fietsroute (Bron: Google Maps)



Figuur 6-3: Reistijd Wommelgem-Oelegem via het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (Bron: Google Maps)

6.4 Landbouw

6.4.1 Overzicht

Bij het Agentschap Landbouw & Zeevisserij werd een landbouwimpactstudie (LIS) opgevraagd voor het agrarisch gebied ten noorden en zuiden van de Keerbaanbrug, dit westelijk van de Cruyenveldebaan/Wijnegembaan. De bedrijven zuidelijk van de E313 zijn gelegen in herbevestigd agrarisch gebied. De LIS kan je integraal terugvinden in bijlage 2 bij deze startnota.

Ten noorden van de E313 is er slechts 1 landbouwer met bedrijfszetel gevestigd. Deze ontsluit direct op de Oelegemsteenweg.

Zuidelijk van de E313 zijn er 6 landbouwers met bedrijfszetel. 3 ervan ontsluiten op de Schawijkplasweg en/of Schawijkstraat. Hun ontsluiting in noordelijke richting gebeurt via de Wijnegembaan. 2 andere bedrijven (snijbloemkwekerij en stoeterij) ontsluiten via de Selsaetenstraat naar de N116. Het 6de bedrijf, Boomkwekerij Peers, ligt in de zuidelijke zone het meest noordelijk, direct aansluitend op de Keerbaanbrug.

De LIS is niet direct bedoeld om de mobiliteitseffecten van de landbouwbedrijven in beeld te brengen. Toch geeft deze data een impact op de actieve landbouwzetels in het gebied en hun ontsluiting. Daaruit kan geconcludeerd worden dat de afbraak van de Keerbaanbrug de grootste impact heeft op Boomkwekerij Peers dit gelet op hun ligging en grootte van de activiteiten / transportbewegingen. Daarom worden zij hieronder in detail besproken. Voor de overige bedrijven is er enkel een impact voor de 2 bedrijven die ontsluiten via de Selsaetenstraat in noordelijke rijrichting. Zij kunnen echter gebruik maken van de Schawijkstraat en Wijnegembaan als alternatief.

Voor de Selsaetenstraat geldt er een verbod 3.5t uitgezonderd plaatselijk verkeer (laden- en lossen) en in het tweede gedeelte (tussen Keerbaan en Verbrandelei) is er een verbod voor vrachtwagens langer dan 12m; dit deel van de Selsaetenstraat is ook fietsstraat.

6.4.2 Boomkwekerij Peers bvba

In het hoogseizoen (tussen 1 oktober en 1 mei) zijn er zo'n 50 transporten per dag (zowel vrachtwagens als bestelwagens met aanhanger e.d.); buiten het hoogseizoen nog een vijftal transporten per dag.

Voor het afsluiten van de brug voor gemotoriseerd verkeer ontsloot de boomkwekerij via de Keerbaanbrug, Hogenaardseweg en Cruyenveldebaan naar de Oelegemsteenweg. Een ontsluiting via de Keerbaan naar de Wijnegemsteenweg is niet mogelijk (wijkstraat met verkeersdrempels, asverschuivingen en wegversmallingen); de ontsluiting via de onverharde Schawijkplasweg naar de Wijnegembaan is eveneens niet evident. Een ontsluiting via de Selsaetenstraat naar de N116 is ook niet toegelaten (verbod voor voertuigen langer dan 12m) + ongewenst (fietsstraat).

Een mogelijke oplossing is een nieuwe ontsluiting tussen de Wommelgemseweg (oostrand kwekerij) en de Wijnegembaan net ten zuiden van de Dienstenzone Q8. De haalbaarheid van deze variant dient nog verder onderzocht te worden (vergunbaarheid, impact op de lopende concessie van de dienstenzone, financiering,…).

6.5 Bewoners

Om de impact van de afbraak van brug 0719 op de bereikbaarheid van de woningen in het gebied in beeld te brengen wordt het tijdverlies in beeld gebracht berekend vanuit de woning die het dichtst bij de brug ligt en dus het meest geïmpacteerd is. Dit is de woning met adres De Keer 2.

6.5.1 Reistijd fiets

Bij afbraak van de brug verlengt de reistijd naar het centrum van Wommelgem met de fiets met 1,5 minuut (van 7 naar 8,5 minuten). De route is dan 450m langer (2,1 > 2,55km). De route verloopt dan via de Jacobsveldweg en de brug Wijnegemsteenweg; tussen De Keer en de Jacobsveldweg is er wel nog 275m onverhard.

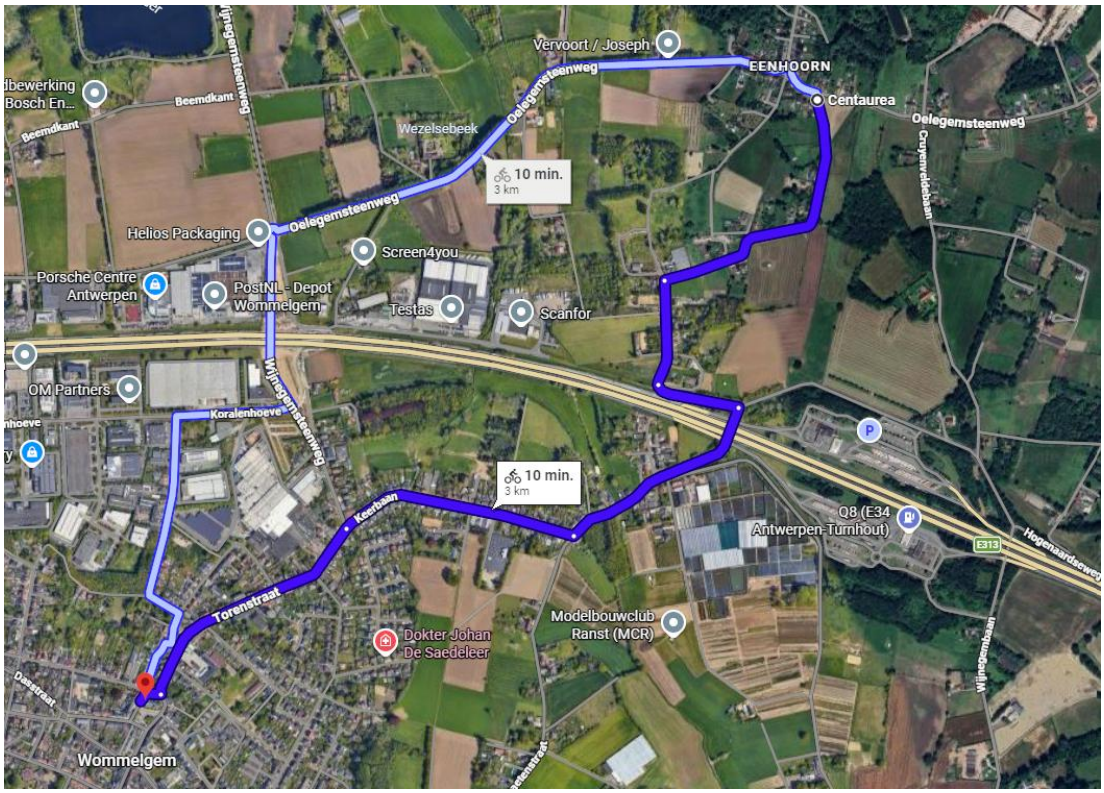


Figuur 6-4: Reistijd fiets De Keer nr.2 – Wommelgem-Centrum via brug Keerbaan (Bron: Google Maps)



Figuur 6-5: Reistijd fiets De Keer nr.2 – Wommelgem-Centrum via brug Wijnegemsteenweg (Bron: Google Maps)

Als we kijken naar waar het kantelpunt zit waar de reistijd voor beide routes gelijk zit dan kunnen we besluiten dat dit samenvalt met het kruispunt Oelegemsteenweg x De Keer.



Figuur 6-6: Kantelpunt met gelijke reistijd fiets De Keer – Oelegemsteenweg. (Bron: Google Maps)

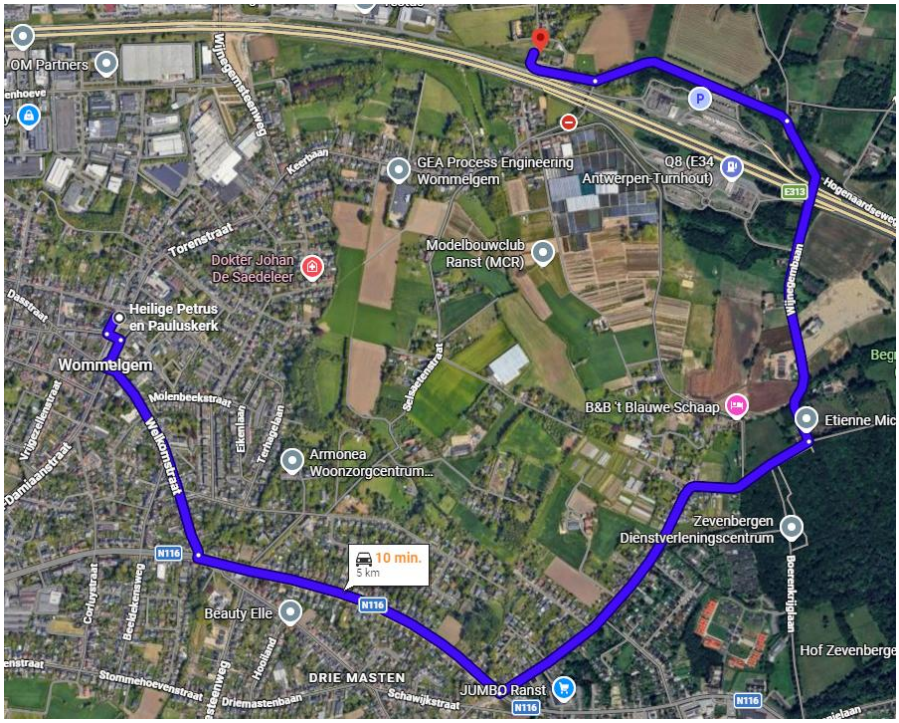
Dit betekent dat alle woningen langs De Keer bij afbraak van de brug een omrijfactor hebben tussen 1 en 1,21. Een factor lager dan 1,3 wordt binnen het MER-significantiekader als niet significant beoordeeld wordt.

6.5.2 Reistijd auto

Bij afbraak van de brug verlengt de reistijd naar het centrum van Wommelgem met de auto met 3,5 minuten (van 4 naar 7,5 minuten). De route is dan ca. 1,8km langer (2 > 3,8km). De route via Ranst (brug Wijnegembaan), die tijdens de werken aan de Oelegemsteenweg de aangegeven route is, meet 5km met een reistijd van 10 minuten.



Figuur 6-7: Reistijd auto De Keer 2 – Wommelgem-Centrum via brug Wijnegemsteenweg (Bron: Google Maps)



Figuur 6-8: Reistijd auto De Keer 2 – Wommelgem-Centrum via brug Wijnegembaan - Ranst (Bron: Google Maps)

Dit betekent dat alle woningen langs De Keer bij afbraak van de brug een omrijfactor hebben tussen 1 en 1,9.

6.5.3 Grootte van de impact

Wanneer we kijken naar de relatie met het (voorzieningen)centrum van Wommelgem is er voor alle woningen in het gebied tussen Oelegemsteenweg en E313 een impact. Het gaat daarbij in totaal over 25 woningen.

Uitgaande van een gemiddelde gezinsgrootte van 2,3 personen en 2,7-3,2 verplaatsingen per persoon per dag waarvan 18,5% per fiets en 60% per auto (cijfers OVG7) gaat in totaal over 29-34 verplaatsingen per fiets en 93-110 verplaatsingen per auto per dag. Niet al deze verplaatsingen verlopen via de Keerbaanbrug. Indien we aannemen dat 30% van de verplaatsingen via de Keerbaanbrug van/naar Wommelgem verlopen dat gaat het in concrete over **ca. 10 verplaatsingen per fiets en ca. 30-35 verplaatsingen per auto per dag**.

Daarbij dienen volgende kanttekeningen gemaakt te worden:

- Geen van deze woningen zijn gelegen in een bestemmingszone woongebied, woongebied met landelijk karakter of woonuitbreidingsgebied doch zijn gelegen in agrarisch gebied en landschappelijk waardevol agrarisch gebied.
- Voor de verplaatsingen met de wagen zijn omrijbewegingen in mindere mate relevant en betreft het eerder een subjectief comfortverlies; een grotere omrijfactor voor de wagen heeft bovendien mogelijk een gunstig effect op de gewenste modal shift naar meer duurzame verplaatsingen per fiets.
- Een verlaging van de auto intensiteiten op de Keerbaan (zuidzijde E313) en De Keer (noordzijde E313) verhoogt het fietscomfort en de fietsveiligheid op deze wegen met gemengd verkeer.
- Voor de fietser is de omrijfactor worst case 1,21 wat binnen het MER-significantiekader als niet significant beoordeeld wordt.

6.6 Hulpdiensten

Om de impact van de afbraak van brug 0719 op de bereikbaarheid van de hulpdiensten in beeld te brengen wordt het tijdverlies in beeld gebracht berekend vanuit de woning die het dichtst bij de brug ligt en dus het meest geïmpacteerd is. Dit is de woning met adres De Keer nr. 2.

De theoretische reistijd werd onderzocht op basis van de gebruikte snelheid. Verliestijden op kruispunten en file-effecten werden niet meegenomen.

Er werden telkens 3 analyse uitgevoerd:

- Route via de brug (paars)
- Route met brug en knip Keerbaan (rood)
- Route zonder brug (geel)

De analyse houdt geen rekening met de alternatieven die voorzien worden scenario's van hoofdstuk 7.

6.6.1 Brandweer

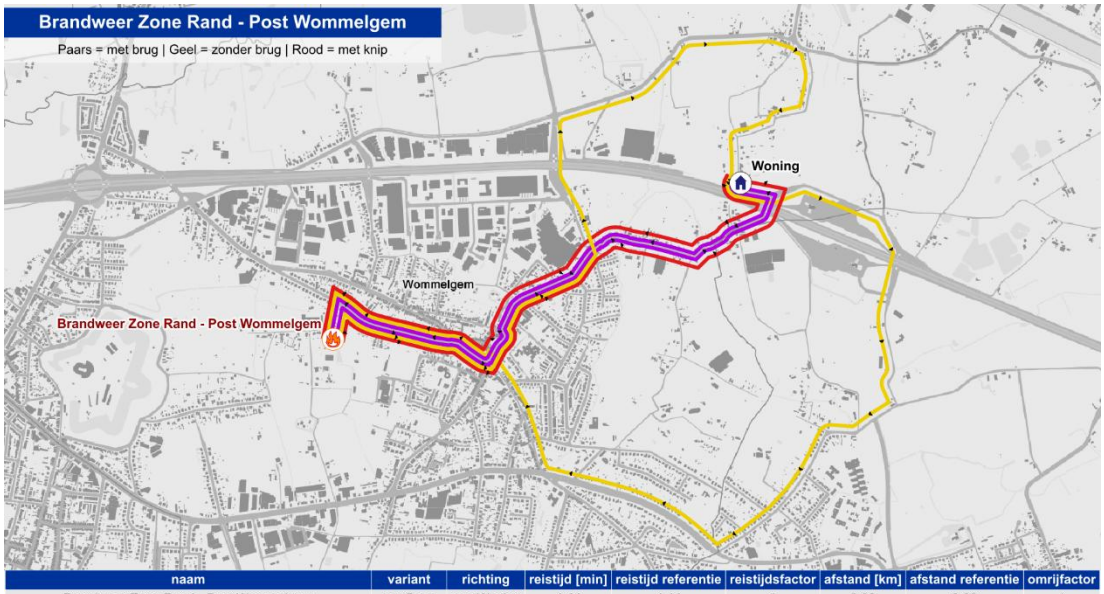
Wommelgem behoort tot de Brandweerzone Rand. Er is een lokale operationele post (vrijwilligers en materiaal), op ongeveer 2.5km van het projectgebied, in Wommelgem (Rollebeekstraat 9, 2160 Wommelgem).

In de nabije omgeving liggen nog twee posten:

- Post Ranst, op circa 4 km van het projectgebied (Sintelweg 27, 2520 Ranst).
- Post Borsbeek, eveneens op ongeveer 4 km afstand richting Antwerpen (Doolweg 10, 2150 Borsbeek).

6.6.1.1 Brandweerpost Wommelgem

Brandweerpost is de meest nabije brandweerpost t.o.v. de Keerbaanbrug. De reistijd in de variant met brug bedraagt 4,44 minuten; na afbraak brug neemt de theoretische reistijd toe met 2,42 minuten. Wanneer de knip op de Keerbaan t.h.v. de Oelegemsteenweg wordt opgeheven wordt dat 2,1 minuut extra. Met 6,54 minuten is de reistijd dan praktisch gelijk met deze vanuit de brandweerpost Ranst (6,49 minuten).

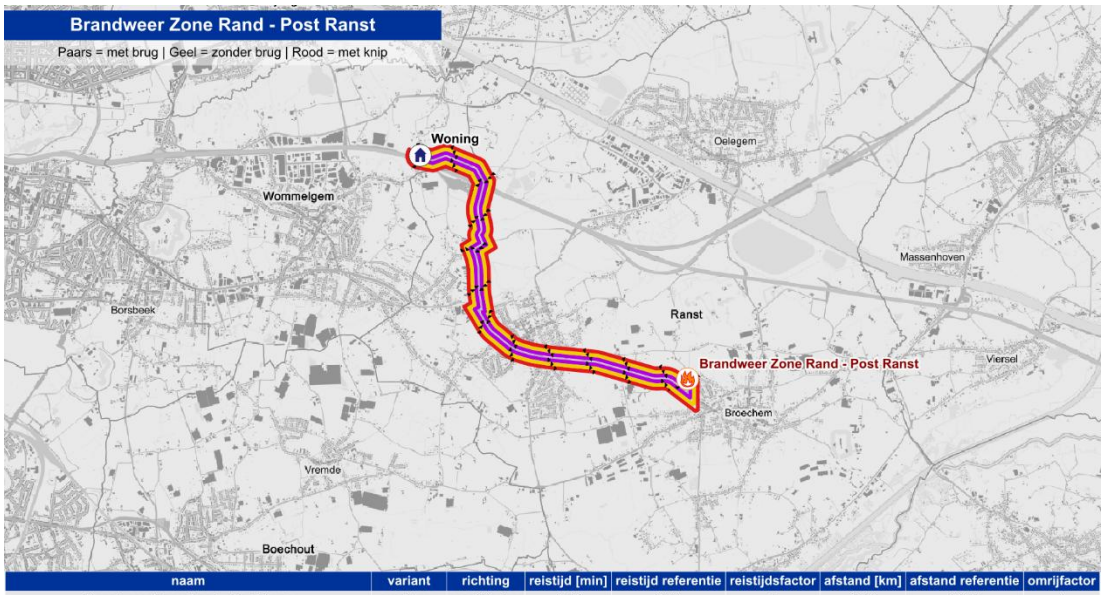


naam	variant	richting	reistijd [min]	reistijd referentie	reistijdsfactor	afstand [km]	afstand referentie	omrijfactor
Brandweer Zone Rand - Post Wommelgem	metBrug	naarWoning	4,44	4,44	1	3,22	3,22	1
Brandweer Zone Rand - Post Wommelgem	metKnip	naarWoning	4,44	4,44	1	3,22	3,22	1
Brandweer Zone Rand - Post Wommelgem	zonderBrug	naarWoning	6,54	4,44	1,47	5,02	3,22	1,56
Brandweer Zone Rand - Post Wommelgem	metBrug	vanWoning	4,44	4,44	1	3,22	3,22	1
Brandweer Zone Rand - Post Wommelgem	metKnip	vanWoning	4,44	4,44	1	3,22	3,22	1
Brandweer Zone Rand - Post Wommelgem	zonderBrug	vanWoning	6,86	4,44	1,55	5,87	3,22	1,82

Figuur 6-9: Reistijdanalyse brandweer - Post Wommelgem

6.6.1.2 Brandweerpost Ranst

Vanuit de brandweerpost Ranst is er geen verschil in reistijd tussen de 3 varianten. Er is dus geen impact bij de afbraak van de brug.

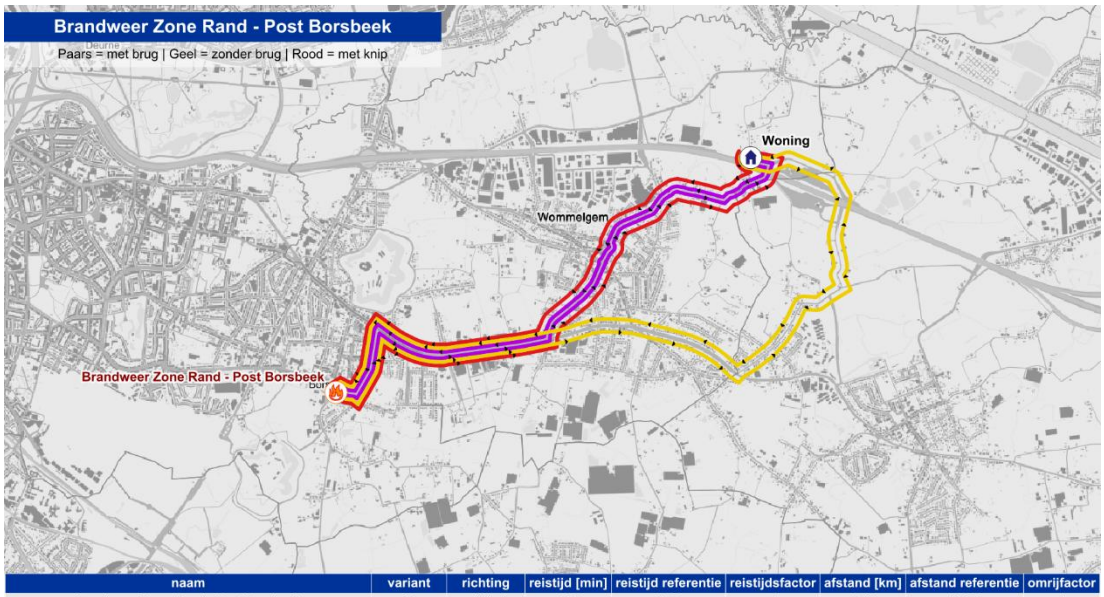


naam	variant	richting	reistijd [min]	reistijd referentie	reistijdsfactor	afstand [km]	afstand referentie	omrijfactor
Brandweer Zone Rand - Post Ranst	metBrug	naarWoning	6,49	6,49	1	6,07	6,07	1
Brandweer Zone Rand - Post Ranst	metKnip	naarWoning	6,49	6,49	1	6,07	6,07	1
Brandweer Zone Rand - Post Ranst	zonderBrug	naarWoning	6,49	6,49	1	6,07	6,07	1
Brandweer Zone Rand - Post Ranst	metBrug	vanWoning	6,49	6,49	1	6,07	6,07	1
Brandweer Zone Rand - Post Ranst	metKnip	vanWoning	6,49	6,49	1	6,07	6,07	1
Brandweer Zone Rand - Post Ranst	zonderBrug	vanWoning	6,49	6,49	1	6,07	6,07	1

Figuur 6-10: Reistijdanalyse brandweer - Post Ranst

6.6.1.3 Brandweerpost Borsbeek

De Brandweerpost van Borsbeek is in reistijd slechts 0,13 minuten langer dan vanuit Brandweerpost Ranst. Bij afbraak van de brug komt er 0,93 minuut bij.



naam	variant	richting	reistijd [min]	reistijd referentie	reistijdsfactor	afstand [km]	afstand referentie	omrijfactor
Brandweer Zone Rand - Post Borsbeek	metBrug	naarWoning	6,62	6,62	1	5,45	5,45	1
Brandweer Zone Rand - Post Borsbeek	metKnip	naarWoning	6,62	6,62	1	5,45	5,45	1
Brandweer Zone Rand - Post Borsbeek	zonderBrug	naarWoning	7,54	6,62	1,14	7,34	5,45	1,35
Brandweer Zone Rand - Post Borsbeek	metBrug	vanWoning	6,62	6,62	1	5,45	5,45	1
Brandweer Zone Rand - Post Borsbeek	metKnip	vanWoning	6,62	6,62	1	5,45	5,45	1
Brandweer Zone Rand - Post Borsbeek	zonderBrug	vanWoning	7,55	6,62	1,14	7,34	5,45	1,35

Figuur 6-11: Reistijdanalyse brandweer - Post Borsbeek

6.6.2 Ambulance

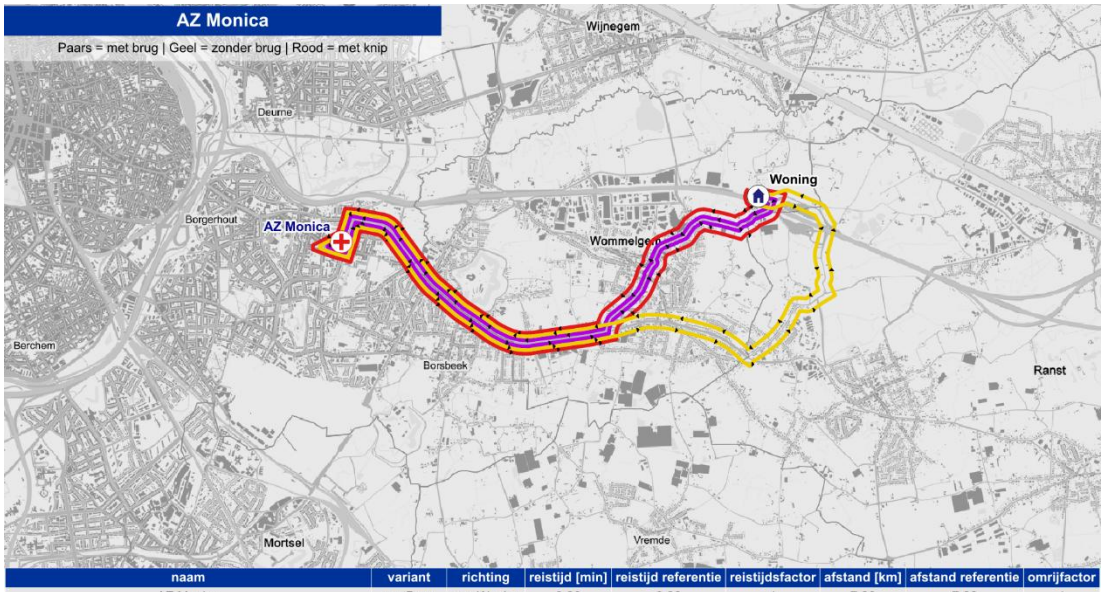
Wommelgem heeft geen eigen ziekenhuis met spoeddienst. De dichtstbijzijnde spoeddiensten zijn o.a.:

- AZ Monica – campus Deurne p.a. Florent Pauwelslei 1, 2100 Deurne
- ZAS Middelheim p.a. Lindendreef 1, 2020 Antwerpen
- ZAS Cadix p.a. Kempenstraat 100, 2030 Antwerpen
- ZAS Palfijn p.a. Lange Bremstraat 70, 2170 Merksem

Daarnaast bevindt de Dienst Ziekenwagen Wijnegem zich in de nabijheid van het projectgebied, op circa 6,5 km afstand (Bijkhoevelaan 8B, 2110 Wijnegem).

6.6.2.1 Spoeddienst AZ Monica – Campus Deurne

AZ Monica is de dichtstbijzijnde spoeddienst op ca. 7,25km van de Keerbaanbrug. De theoritische reistijd bedraagt 8,26 minuten. Bij afbraak van de brug komt daar 0,93 minuut bij.

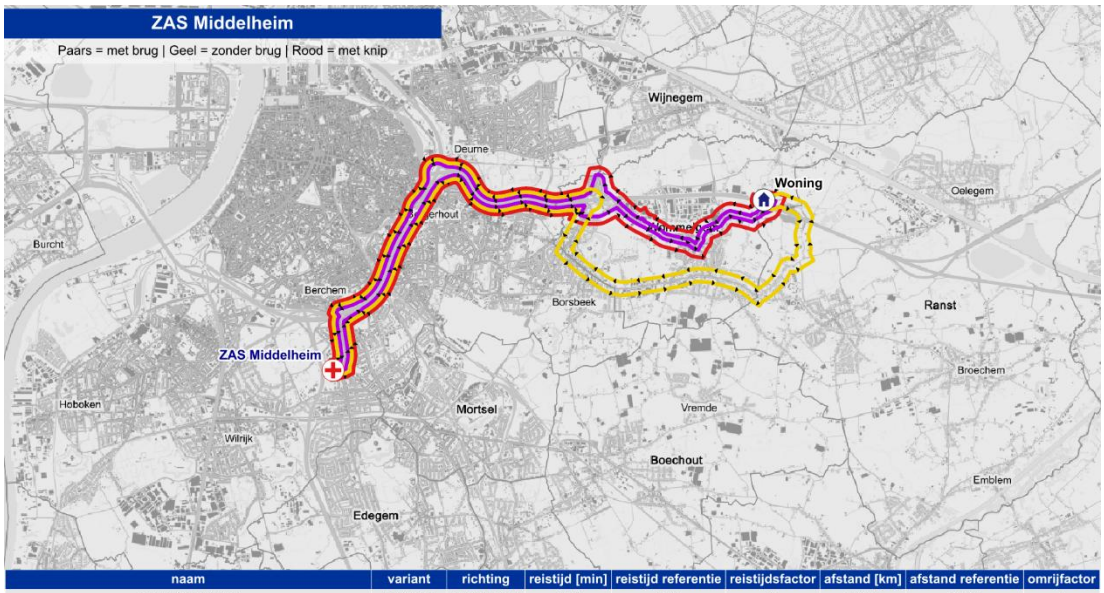


naam	variant	richting	reistijd [min]	reistijd referentie	reistijdsfactor	afstand [km]	afstand referentie	omrijfactor
AZ Monica	metBrug	naarWoning	8,26	8,26	1	7,26	7,26	1
AZ Monica	metKnip	naarWoning	8,26	8,26	1	7,26	7,26	1
AZ Monica	zonderBrug	naarWoning	9,19	8,26	1,11	9,15	7,26	1,26
AZ Monica	metBrug	vanWoning	8,22	8,22	1	7,25	7,25	1
AZ Monica	metKnip	vanWoning	8,22	8,22	1	7,25	7,25	1
AZ Monica	zonderBrug	vanWoning	9,15	8,22	1,11	9,15	7,25	1,26

Figuur 6-12: Reistijdanalyse ambulance – Spoeddienst AZ Monica campus Deurne

6.6.2.2 Spoeddienst ZAS Middelheim

Vanuit ZAS Middelheim bedraagt de theoretisch reistijd 12,1 minuut voor 12,75km en is dus aanzienlijk langer dan de reistijd vanuit AZ Monica. Bij afbraak van de brug komt er 0,45 minuut reistijd bij.

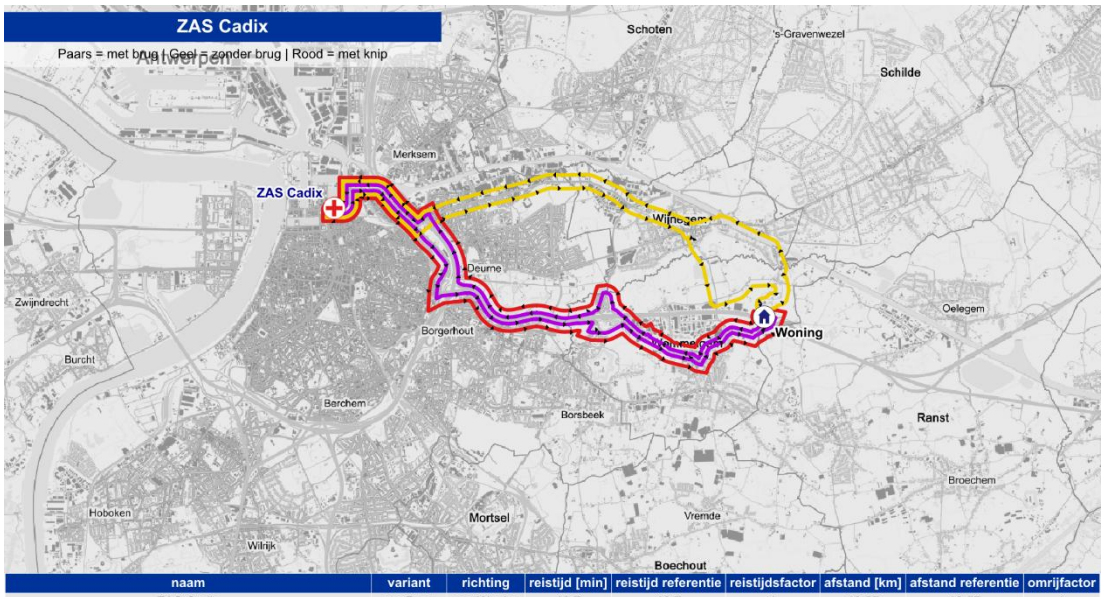


naam	variant	richting	reistijd [min]	reistijd referentie	reistijdsfactor	afstand [km]	afstand referentie	omrijfactor
ZAS Middelheim	metBrug	naarWoning	12,1	12,1	1	12,74	12,74	1
ZAS Middelheim	metKnip	naarWoning	12,1	12,1	1	12,74	12,74	1
ZAS Middelheim	zonderBrug	naarWoning	13,75	12,1	1,14	16,21	12,74	1,27
ZAS Middelheim	metBrug	vanWoning	12,55	12,55	1	13,41	13,41	1
ZAS Middelheim	metKnip	vanWoning	12,55	12,55	1	13,41	13,41	1
ZAS Middelheim	zonderBrug	vanWoning	14,27	12,55	1,14	16,95	13,41	1,26

Figuur 6-13: Reistijdanalyse ambulance - Spoeddienst ZAS Middelheim

6.6.2.3 Spoeddienst ZAS Cadix

Vanuit ZAS is de afstand vergelijkbaar met die vanuit ZAS Middelheim (12,6km). De theoretische reistijd bedraagt 12,7 minuten; bij afbraak van de brug komt daar 1 minuut bij.

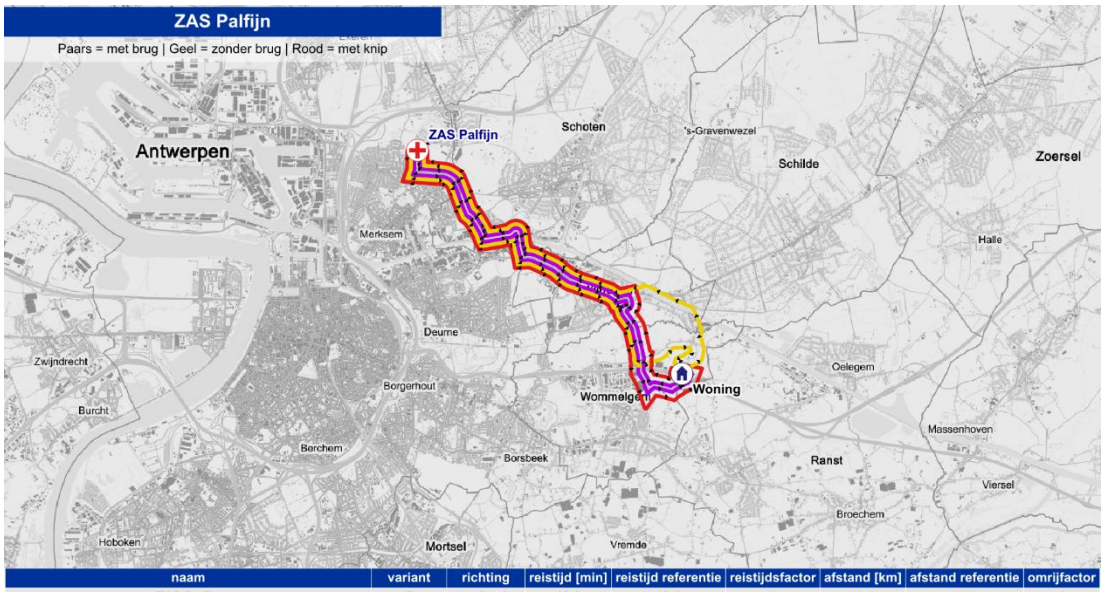


naam	variant	richting	reistijd [min]	reistijd referentie	reistijdsfactor	afstand [km]	afstand referentie	omrijfactor
ZAS Cadix	metBrug	naarWoning	12,7	12,7	1	12,57	12,57	1
ZAS Cadix	metKnip	naarWoning	12,7	12,7	1	12,57	12,57	1
ZAS Cadix	zonderBrug	naarWoning	13,7	12,7	1,08	12,81	12,57	1,02
ZAS Cadix	metBrug	vanWoning	12,91	12,91	1	12,7	12,7	1
ZAS Cadix	metKnip	vanWoning	12,91	12,91	1	12,7	12,7	1
ZAS Cadix	zonderBrug	vanWoning	13,92	12,91	1,08	12,1	12,7	0,95

Figuur 6-14: Reistijdanalyse ambulance – Spoeddienst ZAS Cadix

6.6.2.4 Spoeddienst ZAS Palfijn

ZAS Palfijn ligt op 11,1 km dus dichter dan ZAS Cadix en ZAS Middelheim maar is de theoretische reistijd met 13,3 minuten langer. Het verschil in reistijd zonder brug is met ca. 0,3 minuten beperkt langer.

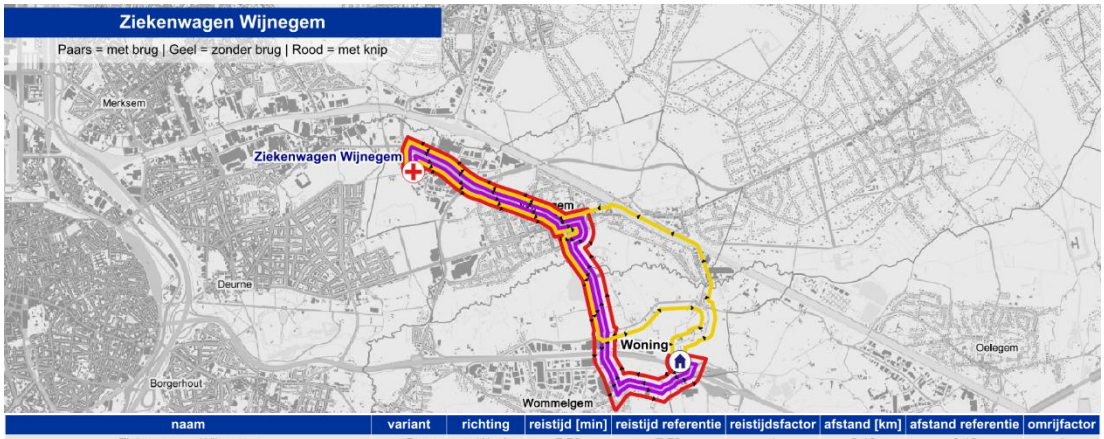


naam	variant	richting	reistijd [min]	reistijd referentie	reistijdsfactor	afstand [km]	afstand referentie	omrijfactor
ZAS Palfijn	metBrug	naarWoning	13,3	13,3	1	11,1	11,1	1
ZAS Palfijn	metKnip	naarWoning	13,3	13,3	1	11,1	11,1	1
ZAS Palfijn	zonderBrug	naarWoning	13,57	13,3	1,02	11,35	11,1	1,02
ZAS Palfijn	metBrug	vanWoning	13,24	13,24	1	11,05	11,05	1
ZAS Palfijn	metKnip	vanWoning	13,24	13,24	1	11,05	11,05	1
ZAS Palfijn	zonderBrug	vanWoning	13,76	13,24	1,04	10,6	11,05	0,96

Figuur 6-15: Reistijdanalyse ambulance – Spoeddienst ZAS Palfijn

6.6.2.5 Dienst Ziekenwagen Wijnegem

Dienst Ziekenwagen Wijnegem ligt met 6,65km op vergelijkbare afstand dan de spoeddienst van AZ Monica (7,25km). De theoretische reistijd bedraagt 7,73 minuten; bij afbraak van de brug wordt dat 8 minuten. Dat verschil is aldus verwaarloosbaar.



naam	variant	richting	reistijd [min]	reistijd referentie	reistijdsfactor	afstand [km]	afstand referentie	omrijfactor
Ziekenwagen Wijnegem	metBrug	naarWoning	7,73	7,73	1	6,46	6,46	1
Ziekenwagen Wijnegem	metKnip	naarWoning	7,73	7,73	1	6,46	6,46	1
Ziekenwagen Wijnegem	zonderBrug	naarWoning	8,01	7,73	1,04	6,71	6,46	1,04
Ziekenwagen Wijnegem	metBrug	vanWoning	7,74	7,74	1	6,47	6,47	1
Ziekenwagen Wijnegem	metKnip	vanWoning	7,74	7,74	1	6,47	6,47	1
Ziekenwagen Wijnegem	zonderBrug	vanWoning	8,26	7,74	1,07	6,02	6,47	0,93

Figuur 6-16: Reistijdanalyse ziekenwagen Wijnegem

7. ALTERNATIEVEN - SCENARIO'S

7.1 Scenario's

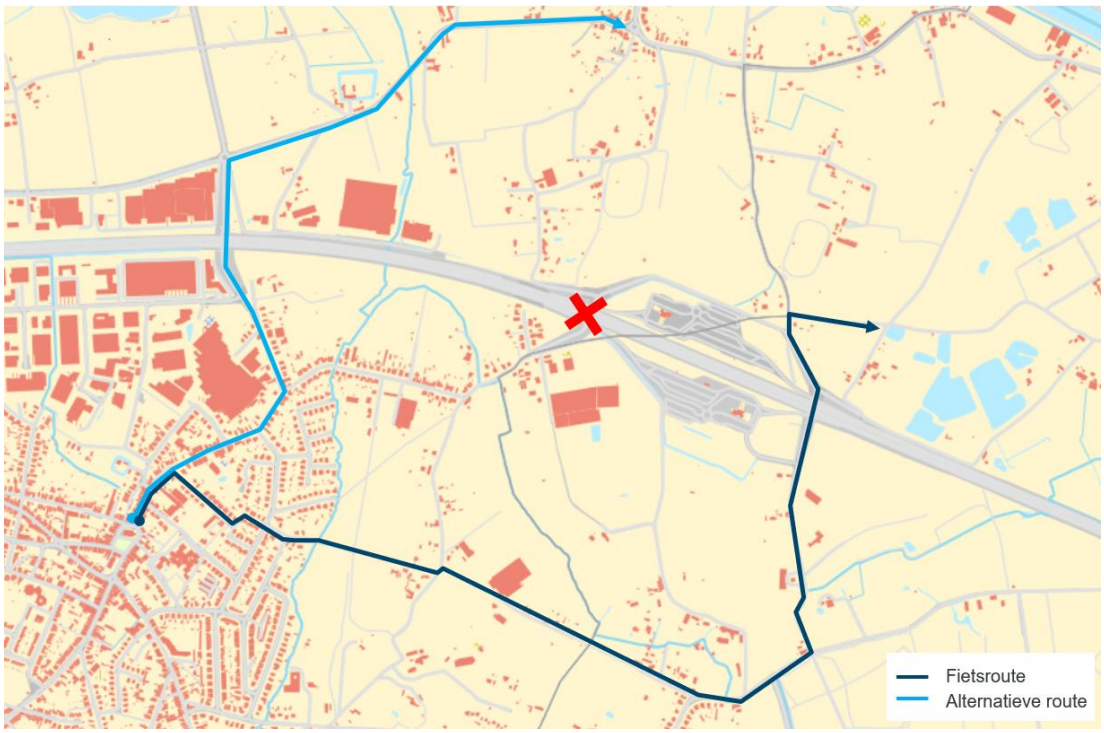
Volgende scenario's worden onderzocht:

1. Geen brug
2. Geen brug maar verbeterde verbinding 'West' voor fietsers (brug Wijnegemsteenweg)
3. Geen brug maar verbeterde verbinding 'Oost' voor fietsers (brug Wijnegembaan)
    a. Aanleg fietsdoorsteek tussen Wommelgemseweg en Wijnegembaan
    b. Na realisatie F107 conform voorkeurscenario startnota
4. Nieuw fietsbrug
    a. Huidige locatie
    b. Binnen de servicezone (medegebruik voetgangersbrug binnen de servicezone)
5. Vervanging bestaande brug (incl. gemotoriseerd verkeer).

In de scenario's 2 tot 4 ligt een belangrijke focus op alternatieven voor de fietser gelet op de lokale fietsroute die via de Keerbaanbrug verloopt. Scenario 5 bevat het herstel van de verbinding voor auto- en vrachtverkeer.

7.1.1 Scenario 1 - Geen brug

In dit scenario wordt de bestaande brug 0719 volledig weggenomen en wordt op deze locatie geen nieuwe oversteek voorzien.



Figuur 7-1: Scenario 1 - geen brug

Voor fietsers vervalt daarmee de directe verbinding ter hoogte van de brug, waardoor zij worden doorverwezen naar omliggende oversteekpunten. De dichtstbijzijnde alternatieven blijven de brug ten oosten van de dienstzone (brug Wijnegembaan) en de verbindingen aan de Wijnegemsteenweg ten westen. De lokale fietsverbinding tussen Wommelgem en Oelegem valt dan samen met het BFF dat via de Oelegemsteenweg loopt.

Voor gemotoriseerd verkeer blijft de situatie gelijk aan die van vandaag dus met een knip ter hoogte van de E313.

7.1.2 Scenario 2 - Geen brug maar verbeterde verbinding ‘West’ voor fietsers (brug Wijnegemsteenweg)

In scenario 2 wordt brug 0719 afgebroken en wordt een nieuwe fietsverbinding aangelegd tussen de Jacobsveldweg en De Keer, met een lengte van ca. 300m (nu onverhard). De route sluit westwaarts aan richting de Wijnegemsteenweg, waardoor fietsverplaatsingen worden geleid naar de bestaande brug 0718. Deze brug werd relatief recent uitgerust met kwalitatieve fietsinfrastructuur. De doorsteek vormt een nieuwe westelijke fietsroute die aansluit op het huidige netwerk en een verbinding biedt naar de Wijnegemsteenweg. Fietsers zitten op de Jacobsveldweg wel gemengd met vrachtverkeer van/naar de bedrijven die hier gelegen zijn. Bovendien is de Jacobsveldweg deels privaat eigendom (verhard deel ter hoogte van en op de percelen van Sarens, Testas en Scanfor).



Figuur 7-2: Scenario 2 - verbeterde verbinding 'West'

Voor gemotoriseerd verkeer blijft de situatie gelijk aan die van vandaag dus met een knip ter hoogte van de E313.

7.1.3 Scenario 3 - Geen brug maar verbeterde verbinding ‘Oost’ voor fietsers (brug Wijnegembaan)

7.1.3.1 Scenario 3a – Aanleg fietsdoorsteek tussen Wommelgemseweg en Wijnegembaan

In dit scenario wordt de bestaande brug 0719 verwijderd en wordt een nieuwe oostelijke fietsverbinding gecreëerd richting de Wijnegembaan. De route loopt ten zuiden van de snelwegparking en achter de boomkwekerij Peers, en verbindt de Wommelgemseweg met de Wijnegembaan. Voor fietsers ontstaat hierdoor een directe oostelijke doorsteek die aansluit op brug 0720. Deze verbinding vormt zo een logische schakel voor verplaatsingen richting Wommelgem, Oelegem en de nabijgelegen bedrijvenzones.



Figuur 7-3: Scenario 3 - verbeterde verbinding ‘Oost’

Voor gemotoriseerd verkeer blijft de situatie gelijk aan die van vandaag dus met een knip ter hoogte van de E313.

7.1.3.2 Scenario 3b – Na realisatie F107 conform voorkeurscenario startnota

In scenario 3a wordt de verbeterde fietsverbinding ‘Oost’ gerealiseerd door de aanleg van de F107. Er dient dan een lokale aansluiting tussen de Wijnegembaan en de F107 voorzien te worden.

Voor gemotoriseerd verkeer blijft de situatie gelijk aan die van vandaag dus met een knip ter hoogte van de E313.

7.1.4 Scenario 4 - Nieuwe fietsbrug

7.1.4.1 Scenario 4a - Huidige locatie

In scenario 4a wordt de bestaande brug 0719 volledig vervangen door een nieuwe fietsbrug op dezelfde locatie. De huidige lokale fietsverbinding wordt daarmee behouden, maar voldoet aan actuele ontwerp- en veiligheidsrichtlijnen. De huidige fietsroutes blijven behouden, voor fietsers blijft de oversteek rechtstreeks, herkenbaar en logisch, met een verbinding die aansluit op het lokale netwerk.

Voor gemotoriseerd verkeer blijft de situatie gelijk aan die van vandaag dus met een knip ter hoogte van de E313.



Figuur 7-4: Scenario 4 - nieuwe fietsbrug op huidige locatie

7.1.4.2 Scenario 4b - Binnen de servicezone (medegebruik voetgangersbrug binnen de servicezone)

In dit scenario wordt de fietsbrug niet op de huidige locatie herbouwd, maar aangelegd binnen de Dienstenzone Poort Antwerpen. De oude brug wordt afgebroken en er wordt een nieuwe fiets-voetgangersbrug aangelegd.

De brug krijgt op die manier naast een functie als fietsbrug (lokale fietsroute) ook een nevenfunctie als voetgangersbrug binnen de dienstenzone. Dit creëert bijkomende interne bereikbaarheid voor medewerkers of bezoekers van de dienstzone.



Figuur 7-5: Scenario 4b - nieuwe fietsbrug binnen servicezone

De positie van de fiets-voetgangersbrug op bovenstaande figuur is slechts indicatief. Er dient naar een optimale positie gezocht te worden voor beide functies (lokaal fietsverkeer versus voetgangersrelaties binnen de dienstenzone).

7.1.5 Scenario 5 - Vervanging bestaande brug

In scenario 5 wordt de brug 0719 vervangen door een volledig nieuwe, identieke brug op dezelfde locatie. In tegenstelling tot scenario 4 wordt zal deze brug worden opengesteld voor zowel fietsers, voetgangers als gemotoriseerd verkeer.



Figuur 7-6: Scenario 5 - vervanging bestaande brug

Voor fietsers blijft de directe oversteek dus behouden en kan deze worden ingericht volgens de actuele normen (Vademecum Fietsvoorzieningen). Voor gemotoriseerd verkeer introduceert dit scenario opnieuw een lokale kruising, waardoor bestemmingsverkeer in de omgeving van De Keer een kortere route kan gebruiken. De ontsluiting van Boomkwekerij Peers wordt hersteld naar de situatie van voor de afsluiting van de brug voor gemotoriseerd verkeer m.a.w. via de Keerbaanbrug.

7.2 Weging scenario's

7.2.1 Onderzoeksmethodiek

De voorgestelde alternatieven worden afgewogen aan de hand van verschillende en onderscheidende evaluatiecriteria. De criteria bestaan uit vier hoofdcriteria met daaronder subcriteria.

1. Duurzaam ruimtegebruik
2. Veiligheid
3. Mobiliteit
4. Haalbaarheid

Het afwegingskader schuift **geen voorkeursalternatief** naar voor. Het doel van het afwegingskader is om de voor- en nadelen van elk alternatief inzichtelijk te maken en deze met elkaar te vergelijken. Het is een middel om de alternatieven te bespreken en in **dialoog** te gaan met alle betrokken actoren. Zo worden lokale inzichten opgenomen en het draagvlak voor de finale keuze van het voorkeursalternatief afgetoetst.

In deze kwalitatieve weging wordt er geen gewicht toegekend aan de verschillende beoordelingscriteria. Deze verschilt namelijk per actor.

Volgende scores worden gebruikt:

	Zeer goed
	Goed
	Gemiddeld
	Zwak
	Zeer Zwak
n.v.t.	Niet van toepassing

De evaluatiecriteria worden in volgende paragrafen kort toegelicht.

7.2.2 Wegingscriteria

7.2.2.1 Duurzaam ruimtegebruik

De waardevolle natuur (habitat- en VEN-gebied), de openruimte-, watergevoelige, en landbouwgebieden stellen eisen aan de **landschappelijke inpassing** van het project. Zowel het ruimtebeslag in waardevolle gebieden, de doorsnijding en/of versnippering van open ruimte en akkers, het vrijwaren van perspectieven als de landschapsbeleving en het slagen om met het alternatief te bouwen aan het landschap (groenblauwe structuur) en deze zo te versterken, vormen specifieke aandachtspunten en randvoorwaarden.

De **aantasting van plaatselijke ecosystemen** door de aanleg van nieuwe infrastructuur wordt zoveel mogelijk beperkt. De belangrijkste effecten die optreden bij de aanleg van (verkeers)infrastructuur kunnen zijn:

- Het vormen van barrières (het versnipperen van het leefgebied van soorten)
- Ecotoopverlies (het transformeren van actueel leefgebied naar onbruikbaar gebied)
- Verstoring (het veroorzaken van stressfactoren in de omgeving van het project, zoals het wijzigen van het lichtregime, het mechanisch verstoren van de bodem en het wijzigen van waterdynamiek).

Toekomstbestendige infrastructuur
Het is van belang een kwalitatieve infrastructuur te realiseren die een lange duurtijd kent, kan inspelen op nieuwe trends en weinig beheer en onderhoud vergt.

7.2.2.2 Veiligheid

De voorzieningen waarborgen de veiligheid van de fietsers en de overige weggebruikers.

In functie van de **fysieke veiligheid** moeten mogelijke conflictpunten maximaal worden beperkt. Hoe minder conflictpunten, hoe veiliger. Dat geldt zowel voor gemotoriseerd verkeer en actieve weggebruikers in het algemeen en conflicten tussen beide categorieën in het bijzonder.

Naast verkeersveiligheid gaat het hier ook om sociale veiligheid. Onder **sociale veiligheid** wordt het subjectieve gevoel begrepen dat de actieve weggebruiker (voetganger/fietser) heeft bijvoorbeeld: afgelegen fietsroutes zonder autoverkeer of woningen in de nabijheid kunnen op bepaalde momenten, voornamelijk bij minder daglicht, als onaangenaam of onveilig worden bevonden. Verlichting kan hier deels aan tegemoet komen.

7.2.2.3 Mobiliteit

Verkeersnetwerken zijn sturend voor de **ruimtelijke ontwikkelingen** in een gebied en heeft alzo ook een economische impact. Ingrijpen op het bestaande netwerk kan de gewenste ruimtelijke dynamiek in een gebied ondersteunen.

Verknopen netwerken
Wanneer de huidige brug over de E313 al dan niet vervangen wordt heeft dat een impact op het lokale verkeersnetwerk, in het bijzonder de lokale fietsroute tussen Wommelgem en Oelegem. De kwaliteit van het fietsnetwerk bepaalt de bereikbaarheid en het gebruik ervan en heeft een mogelijke impact op vlak van de modal split. De Keerbaanbrug heeft geen verbindende functie in de netwerken voor gemotoriseerd verkeer.

Impact lokale circulatie (gemotoriseerd / fiets)
De keuze voor het al dan niet herbouwen van de brug over de E313 kan een impact hebben op de bestaande verkeersafwikkeling. Er moet daarbij rekening gehouden worden met de ontsluiting van bewoners en (landbouw)bedrijven. Wanneer geen nieuwe brug gebouwd wordt, of enkel een nieuwe fietsbrug gerealiseerd, dienen maatregelen zich aan. Dat kan gaan over circulatiemaatregelen, optimalisatie van bestaande wegen of missing links. Enerzijds om een redelijk alternatief te bieden voor het verkeer dat zijn huidige route niet meer kan gebruiken, anderzijds ter bescherming van de fietser op deze routes.

7.2.2.4 Haalbaarheid

De kostprijs van het project wordt in eerste instantie bepaald door de **directe kostprijs / bouwkost** van de infrastructuurwerken. De bouwkost bestaat in hoofdzaak uit de directe kosten voor materialen, leveringen en plaatsingen van alle onderdelen. Daarbij komen ook nog bouwplaatskosten, kosten m.b.t. fasering en minder-hinder, en een deel onvoorziene kosten en verplichte bijdragen.

Deze keuzes kunnen echter ook een impact hebben op de **recurrente kosten** / **onderhoudskosten**.

Vergunbaarheid: Gelet op de planologische en juridische context is er een impact mogelijk op het goedkeuringsproces van het project. Dit kan niet alleen vertraging veroorzaken maar mogelijk ook de feitelijke realisatie van het project blokkeren.

7.2.3 Overzichtstabel weging scenario's

	Duurzaam ruimtegebruik			Veiligheid		Mobiliteit				Haalbaarheid		
	Landschap	Ecologie	Toekomst-bestendige infra	Gemotoriseerd verkeer	Actieve weggebruiker	Ruimtelijke ontwikkelingen	Verknopen netwerken	Impact lokale circulatie (auto)	Impact lokale circulatie (fiets)	Bouwkost	Onderhoudskost	Vergunbaarheid
Concept 1												
Concept 2												
Concept 3a												
Concept 3b												
Concept 4a												
Concept 4b												
Concept 5												

Tabel 1: Wegingstabel scenario's

- Scenario 1: Geen brug
- Scenario 2: Geen brug maar verbeterde verbinding 'West' voor fietsers (brug Wijnegemsteenweg)
- Scenario 3: Geen brug maar verbeterde verbinding 'Oost' voor fietsers (brug Wijnegembaan)
  - 3a: Aanleg fietsdoorsteek tussen Wommelgemseweg en Wijnegembaan
  - 3b: Na realisatie F107 conform voorkeurscenario startnota
- Scenario 4: Nieuwe fietsbrug
  - 4a: Huidige locatie
  - 4b: Binnen de servicezone (medegebruik voetgangersbrug binnen de servicezone)
- Scenario 5: Vervanging bestaande brug

7.2.4 Te kwantificeren elementen van weging

7.2.4.1 Omrijfactor lokale fietsverbinding Oelegem – Wommelgem

Dit hoofdstuk bespreekt de omrijfactor voor de (lokale) fietsverbinding tussen Oelegem en Wommelgem. Als referentiepunt voor beide kernen wordt de kerk genomen, de vogelvluchtafstand tussen beide kerken bedraagt ca. 5,2km. De omrijfactor wordt voor alle scenario's berekend ten opzichte van deze vogelvluchtafstand. In de huidige situatie bedraagt de omrijfactor 1,25.

Binnen het MER-significantiekader geldt een omwegfactor van 1,2–1,4 als aanvaardbaar. Deze drempelwaarden worden gebruikt om de scenario's te beoordelen. De beoordeling gebeurt volgens het significantiekader voor omwegfactoren (zie Figuur 7-7).

Referentiesituatie	Evolutie ten opzichte van referentie	Toekomstige eindsituatie		
		> 1,4	1,2 – 1,4	< 1,2
> 1,4	Verbetering	+	++	+++
	Status quo	0		
	Verslechtering	-		
1,2-1,4	Verbetering			++
	Status quo		0	
	Verslechtering	--		
< 1,2	Verbetering			+
	Status quo			0
	Verslechtering	---	--	-

Figuur 7-7: Significantiekader: omwegfactor voor fietsers

De onderstaande tabel geeft per scenario de afstand, omrijfactor en MER-beoordeling weer.

Scenario	Afstand Oelegem kerk → Wommelgem kerk	Omrijfactor tov vogelvlucht	Omrijfactor tov referentie-situatie	MER Beoordeling (tov vogelvlucht)
Referentiesituatie	6,5km (huidige lokale fietsroute)	1,25	1	-
1: Geen brug (route BFF)	7,3km	1,40	1,12	Status quo - Niet significant
2: Geen brug maar verbeterde verbinding 'west	7,4km	1,42	1,14	Lichte verslechtering
3: Geen brug maar verbeterde verbinding 'oost'	7,0 km	1,35	1,07	Status quo - Niet significant
4: nieuwe fietsbrug	6,5 km	1,25	1	Status quo - Geen impact
5: vervanging bestaande brug	6,5 km	1,25	1	Status quo - Geen impact

De omrijfactor blijft in alle scenario's binnen of zeer dicht bij het aanvaardbare MER-interval van 1,2–1,4. Scenario 1 en 3 vallen binnen de drempel en worden als niet significant beoordeeld. Scenario 2 overschrijdt de bovengrens licht (1,42), wat kan worden beschouwd als een lichte verslechtering.

Scenario 4 en 5 resulteren in dezelfde situatie voor fietsers: in beide gevallen bedraagt de omrijfactor 1,25, identiek aan de referentiesituatie. In scenario 5 wordt de nieuwe brug bijkomend opengesteld voor gemotoriseerd verkeer, dit heeft geen invloed op de afstand of de omrijfactor voor fietsers. Beide scenario's worden daarom als status quo beoordeeld.

7.2.5 Conclusie weging

Concepten 4 en 5 scoren slecht omwille van de hoge infrastructuurkost, zowel in bouwfase als naar onderhoud, terwijl hun functie in de verkeersnetwerken minimaal zijn en deze te milderen zijn door alternatieve maatregelen. AWV voegt toe dat scenario 4**b** geen reële optie is omwille van de integratie binnen het snelwegdomein (toegang van fietsers/voetgangers tot het snelwegdomein).

Concepten 2 en 3 scoren beter dan scenario 1 omdat ze alternatieven bieden voor het geknipte lokale fietsnetwerk en de impact op de lokale verkeerscirculatie al moet gezegd dat dat het verschil met geen brug volgens het MER-afwegingskader niet significant is. Uiteraard is de individuele impact op de inwoners groter naarmate ze verder van de Oelegemsteenweg af wonen.

Concept 3 is te verkiezen boven concept 2. Een belangrijk deel van het alternatieve tracé, de Jacobsveldweg, in namelijk privaat eigendom van de bedrijven Sarens, Testas en Scanfor wat de realisatie minder evident maakt. Bovendien scoort concept 3 beter dan concept 2 op het vlak van omrijfactor.

8. VOORKEURSSCENARIO

De projectstuurgroep staat unaniem achter scenario 3b als uit te werken voorkeursscenario. Uit het onderzoek blijkt dat de brug enkel nodig is voor de ontsluiting van kwekerij Peers. Alleen daarvoor een volwaardige brug herbouwen is maatschappelijk niet verantwoord.

Scenario 3b is in lijn met de beslissingen die in het kader van de F107 (startnota) genomen werden. Voor de fietser, zowel lokaal als bovenlokaal, is de realisatie van de F107 dan ook een positief alternatief.

Voor de ontsluiting van kwekerij Peers dient een alternatief verder uitgewerkt te worden. Zie hoofdstuk 9. Dat zal gebeuren in het kader van de opmaak van de projectnota. Daarbij lijkt alternatief 3a ‘Oost’ de voorkeur te genieten maar de haalbaarheid dient nog verder onderzocht te worden.

9. BIJKOMEND ONDERZOEK

9.1 Ontsluiting boomkwekerij Peers bvba

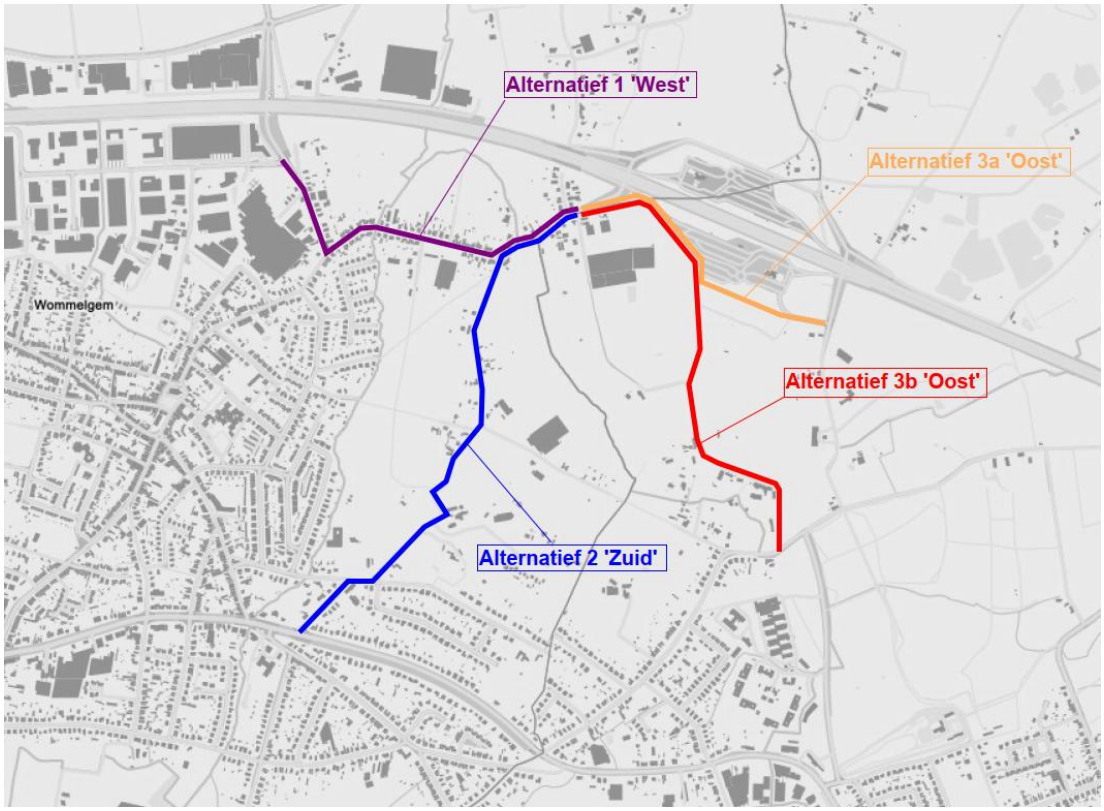
Verder onderzoek is nodig om te bekijken welke flankerende maatregelen genomen kunnen worden om de impact van de afbraak van de Keerbaanbrug op Boomkwekerij Peers te milderen.

Daarbij zijn volgende facetten te onderzoeken

- Mobiliteit
- Ruimtelijke inpasbaarheid / vergunbaarheid
- Kostprijs / financiële haalbaarheid

Uit het onderzoek gevoerd in de startnota blijkt een nieuwe brug die enkel gebouwd zou worden in functie van de ontsluiting van Boomkwekerij Peers maatschappelijk niet te verantwoorden. Dat in acht genomen blijven 4 alternatieven over:

- Alternatief 1 ‘West’: via de Keerbaan naar de Wijnegemsteenweg
- Alternatief 2 ‘Zuid’ via Selsaetenstraat naar de N116
- Alternatief 3 ‘Oost’
    - Variant 3a: via een nieuwe ontsluitingsweg tussen Wommelgemseweg en Wijnegembaan
    - Variant 3b: via een op te waarderen Wommelgemseweg en Schawijkplasweg



Figuur 9-1: Alternatieven ontsluiting Boomkwekerij Peers

10. KOSTENRAMING

Op basis van de voorkeursoplossing is een eerste ruwe kostprijsraming (niveau startnota) opgemaakt. [redacted]

- [redacted]

Voor de verbeterde verbinding voor fietsers zal gebruik worden gemaakt van de nieuwe F107. Deze werken worden uitgevoerd door Lantis. Voor de raming wordt verwezen naar de projectnota van de F107 (nog in opmaak).

De raming van de flankerende maatregelen, meer bepaald de werken ter verbetering van de ontsluiting van Boomkwekerij Peers, kunnen pas geraamd na uitvoering van het bijkomend onderzoek (zie hoofdstuk 9). Dit onderzoek en bijhorende raming maakt deel uit van de projectnota.

11. VERDERE STAPPEN EN PROCEDURES

Na goedkeuring van de startnota zal de omgevingsvergunning aangevraagd worden voor de afbraak van de brug en worden de aanbestedingsbundels opgemaakt.

Bij de uitvoering dient er rekening mee gehouden dat de verkeershinder gedurende de werken over het volledige tracé zoveel mogelijk moet worden beperkt.

12. BIJLAGEN

Bijlage 1. Verslagen PSG

Bijlage 2. Landbouwimpactstudie (LIS)